Revista de Aeronáutica y Astronáutica

NUMERO 810 ENERO–FEBRERO 2012



EL REY EN LA PASCUA MILITAR 2012

Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

recoger, conservar y difundir

Los cerca de 7.000 metros lineales de documentación que se custodian en el AHEA constituyen una fuente de primer orden para los estudios sobre la historia de la aeronáutica española y sobre el Ejército del Aire en todos sus aspectos. Los fondos depositados están abiertos a la consulta por investigadores, aficionados a la aeronáutica o particulares con un sencillo trámite. El AHEA acepta donaciones de documentos y material gráfico de propiedad privada relacionado con la aeronáutica o el Ejército del Aire.

Avenida de Madrid, 1 - Telf. 91 665 83 40 - e-mail: ahea@ea.mde.es
Castillo Villaviciosa de Odón
28670 VILLAVICIOSA DE ODON. MADRID





Nuestra portada: *Homenaje a los caídos en las Bodas de Oro de la XXIII Promoción de la Academia General del Aire.*
Foto: AGA

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA NÚMERO 810 ENERO-FEBRERO 2012

artículos

artículos

Ejercicio Sirio-Tormenta 2011
Realizado por el Ejército del Aire con una periodicidad anual, es una de las más importantes prácticas que ejecuta el personal de la fuerza con el objetivo de mantener el imprescindible alto grado de adiestramiento en combate.



secciones



El Awacs vuelve a primera línea
El E–3A d la OTAN ha vuelto para comandar los cielos de Afganistán y Libia, recordando a todos que todavía puede desarrollar un papel principal en escenarios como los mencionados, o ante situaciones de crisis.



Director:
Coronel: **José Tamame Camarero**
jtamcam@ea.mde.es

Consejo de Redacción:
Coronel: **Santiago Sánchez Ripollés**
Coronel: **Luis Borobia Melendo**
Coronel: **Carlos de Palma Arrabal**
Teniente Coronel: **Julio Crego Lourido**
Teniente Coronel: **Julio Serrano Carranza**
Teniente Coronel: **Melecio Hernández Quiñones**
Teniente Coronel: **Miguel A. Orduña Rodríguez**
Teniente Coronel: **Jacobo Lecube Porrúa**
Comandante: **Casildo L. Martínez Vázquez**

Redactor jefe:
Comandante: **Antonio Mª Alonso Ibáñez**
aaloiba@ea.mde.es

Redacción:
Capitán: **Juan A. Rodríguez Medina**
jrodmed@ea.mde.es

Secretaria de Redacción:
Maite Dáneo Barthe
mdanbar@ea.mde.es

SECCIONES FIJAS
Aviación Militar: General **Jesús Pinillos Prieto.** Aviación Civil: **José Antonio Martínez Cabeza.** Industria y Tecnología: Teniente Coronel **Julio Crego Lourido.** Espacio: **David Corral Hernández.** Panorama de la OTAN: General **Federico Yániz Velasco.** Nuestro Museo: Coronel **Alfredo Kindelán Camp.** El Vigía: **"Canario" Azaola.** Internet: Teniente Coronel **Roberto Plá.** Recomendamos: Coronel **Santiago Sánchez Ripollés.** ¿Sabías qué?: Coronel **Emilio Dáneo Palacios.** Bibliografía: Coronel **Antonio Rodríguez Villena.**

Preimpresión:
Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Impresión:
Centro Cartográfico y Fotográfico
del Ejército del Aire

Número normal .... 2,10 euros
Suscripción anual.................................. 18,12 euros
Suscripción Unión Europea .... 38,47 euros
Suscripción extranjero........................... 42,08 euros
IVA incluido (más gastos de envío)

SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICAS

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

Edita



NIPO. 075-12-007-0 (edición en papel)
NIPO. 075-12-008-6 (edición en línea)
Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647

Director: 91 550 3914
Redacción: 91 550 3921
91 550 3922
91 550 3923
Suscripciones y Administración: 91 550 3907
91 550 3916
Fax: 91 550 3935

Princesa, 88 bis - 28008 - MADRID
revistadeaeronautica@ea.mde.es

NORMAS DE COLABORACIÓN

Puede colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la aeronáutica, la astronáutica, las fuerzas armadas en general, el espíritu militar, cuyo contenido se considere de interés para los miembros del Ejército del Aire.

2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.

3. El texto de los trabajos no puede tener una extensión mayor de OCHO folios de 32 líneas cada uno, que equivalen a unas 3.000 palabras. Aunque los gráficos, fotografías, dibujos y anexos que acompañen al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios, se publicarán a juicio de la Redacción y según el espacio disponible.
Los trabajos podrán presentarse indistintamente mecanografiados o en soporte informático, adjuntando copia impresa de los mismos.

4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.

5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.

6. Cuando se empleen acrónimos, siglas o abreviaturas, la primera vez, tras indicar su significado completo, se pondrá entre paréntesis el acrónimo, la sigla o abreviatura correpondiente. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.

7. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.

8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes dictadas al efecto para el Programa Editorial del Ministerio de Defensa.

9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus colaboradores.

10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
Redacción, Princesa, 88. 28008 - MADRID

Con objeto de una mejor coordinación de los artículos que se envíen a Revista de Aeronáutica y Astronáutica, a partir de ahora se ruega lo hagan a través de la secretaria de redacción: **mdanbar@ea.mde.es**.

LIBRERÍAS Y QUIOSCOS DONDE SE PUEDE ADQUIRIR LA REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

En **ASTURIAS:** Quiosco Juan Carlos (Juan Carlos Prieto). C/ Marqués de Urquijo, 18. (Gijón). En **BARCELONA:** Librería Aeronáutica L'Aeroteca C/ Monseny, 22. 08012. Librería Didac (Remedios Mayor Garriga). C/Vilamero, 90. En **BILBAO:** Librería Camara. C/ Euscalduna, 6. En **LA RIOJA:** Librería Paracuellos. C/ Muro del Carmen, 2. (Logroño). En **LEÓN:** Kiosko Campo. Capitán Cortés, 12. 24001. En **MURCIA:** Revistas Mayor (Antonio Gomariz). C/ Mayor, 27. (Cartagena). En **ZARAGOZA:** Establecimientos Almer. C/ San Juan de la Cruz, 3.

Editorial

10 años en Afganistán

TRAS los atentados ocurridos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, España participó de manera decidida y solidaria en las acciones emprendidas por la comunidad internacional en la lucha contra el terrorismo. Esto supuso que, entre otras medidas, y de acuerdo a lo dispuesto en diferentes Resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, se produjera algo impensable hasta entonces: el despliegue de fuerzas españolas en Afganistán.

Así, un ya lejano 28 de enero de 2002, tan sólo veinticuatro horas después de su llegada a un casi totalmente destruido Aeropuerto Internacional de Kabul, el Destacamento del EADA se convertía en la primera unidad de nuestras Fuerzas Armadas en operar desde Afganistán, formando parte del primer contingente español integrado en la Fuerza Internacional de Asistencia y Seguridad (ISAF), creada para apoyar al gobierno interino afgano.

Cinco días más tarde, el 2 de febrero de 2002, integrados en la Coalición Internacional dirigida por Estados Unidos en el marco de la operación "Libertad Duradera", los componentes de la entonces denominada Unidad Médica de Apoyo al Despliegue aterrizaban en la base aérea de Bagram, situada 50 kilómetros al norte de Kabul, prestando durante más de 6 meses apoyo sanitario a las fuerzas de la Coalición Internacional y a la población civil afgana. Ese mismo mes de febrero, el Destacamento "Géminis" empezaba también a realizar misiones de transporte aéreo táctico desde Manás (Kirguistán), hasta su desactivación en junio de 2003.

En agosto de 2004, los Hércules del Ala 31 volvieron a operar desde Manás, como parte del recién creado Destacamento "Mizar" y, dos meses más tarde, personal del EADA y del EZAPAC desplegó en Mazar-e-Shariff, junto al batallón español enviado para apoyar al Gobierno afgano durante el desarrollo de las primeras elecciones presidenciales celebradas en este país tras la intervención internacional, para replegarse en noviembre de ese mismo año.

EL cumplimiento de los compromisos adquiridos por nuestra Nación en apoyo de la expansión de ISAF por la región oeste de Afganistán en febrero de 2005, supuso una mayor contribución de nuestras Fuerzas Armadas a las operaciones, así como el redespliegue a esta zona del país de aquellas unidades que ya se encontraban presentes. A pesar de la desactivación del Destacamento de Kabul en junio de ese año, el Ejército del Aire incrementó significativamente su presencia en Afganistán, asumiendo nuevas misiones y mayores responsabilidades. Entre éstas, destacó la asignación del mando de la base avanzada hispano-italiana de Herat, activada en mayo de 2005. Además, el Ejército del Aire desplegó en la misma otras fuerzas, como el Destacamento HELISAF, equipos TACP y un hospital Role 2.

La base de Herat es hoy la base principal de ISAF en la región y una de las más importantes del Teatro de Operaciones afgano. La necesidad de asegurar su funcionamiento ha requerido que el Ejército del Aire haya ido adecuando sus capacidades desplegadas y la composición de su contingente. Al mismo tiempo, las nuevas exigencias operativas que se han ido produciendo han supuesto la ampliación de medios aéreos del Ejército del Aire en la zona, ya que, aparte del traslado del Destacamento "Mizar" en julio de 2009, fue creado el Destacamento "Alcor" del Ala 35 en junio de 2006, desactivado el pasado mes de julio.

No obstante, conviene recordar que, desde entonces, el esfuerzo del Ejército del Aire en Afganistán no se ha limitado exclusivamente a Herat. Ejemplo de ello ha sido la potenciación del Destacamento Aéreo desplegado desde agosto de 2005 en Qala e Naw para apoyar a las fuerzas españolas y aliadas que operan allí, y que ha dado lugar a la constitución del actual Grupo Aéreo Avanzado; más recientemente, el Ejército del Aire estuvo también al frente del Aeropuerto Internacional de Kabul entre octubre de 2009 y abril de 2010, lo que significó que España liderara simultáneamente dos de las bases más importantes de Afganistán.

SI bien el Ejército del Aire no ha llegado a emplear en las operaciones en Afganistán todas las capacidades de que dispone, operar en un entorno tan complejo y exigente como el afgano ha significado un hito para la evolución de nuestro potencial expedicionario, mostrando, una vez más, la capacidad del Ejército del Aire para adaptarse y actuar con eficacia en cualquier tipo de escenario.

Es innegable que el aprovechamiento de los numerosos conocimientos y enseñanzas obtenidas a lo largo de estos 10 años en Afganistán nos está permitiendo adquirir una valiosa experiencia tanto en cuanto a su aplicación actual como a futuros escenarios de actuación. En cualquier caso, debemos tener en cuenta que nadie puede asegurar que la naturaleza o las características del próximo conflicto o situación de crisis en los que nos vamos a ver envueltos vayan a ser las mismas que las encontradas en el anterior.

Todos somos conscientes de que el futuro no va a ser fácil. Además de afrontar y asumir las dificultades que puedan surgir como consecuencia del gran número y variedad de posibles escenarios de actuación, originados por el incierto panorama estratégico internacional, tendremos que hacer lo propio con las causadas por una situación económica marcada por la crisis y las restricciones presupuestarias.

Estas circunstancias no deben desanimarnos, sino que por el contrario, deben servirnos de estímulo para continuar mejorando, para seguir consolidando una capacidad expedicionaria flexible, realista y equilibrada, de naturaleza modular, con vocación de liderazgo, que nos permita el despliegue, la operación y el sostenimiento de nuestras fuerzas en el exterior, cumpliendo cuantas misiones se nos encomienden. En suma, para conseguir un Ejército del Aire plenamente expedicionario, que siga siendo un instrumento de primera opción al servicio de España y los españoles, allá donde sea necesario.

Muchos han sido los hombres y mujeres del Ejército del Aire que, formando parte de los sucesivos contingentes, han pasado por Afganistán a lo largo de estos 10 años. Con el sentimiento de satisfacción por el deber cumplido, es de justicia finalizar estas líneas reconociendo y agradeciendo a todos ellos su buen hacer, compromiso y abnegación, muy especialmente a quienes dieron su vida por España. Vaya para ellos y sus familiares nuestro recuerdo y gratitud.

El Rey en la *Pascua Militar* 2012

VÍCTOR MANUEL HERNÁNDEZ
Fotografías: Pepe Díaz

Una amplia representación de las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil acudió el pasado 6 de enero al Palacio Real de Madrid para celebrar con los Reyes y los Príncipes de Asturias la tradicional festividad de la Pascua Militar. Tanto en el discurso del Rey como en el que previamente pronunció el ministro de Defensa, Pedro Morenés, hubo referencias a la crisis económica y al esfuerzo de austeridad que requiere la situación. "Tengo la certeza –apuntó Don Juan Carlos— de que, como habéis hecho en el pasado de manera ejemplar, sabréis obtener el máximo rendimiento de los recursos asignados y de ser sumamente cuidadosos en el empleo y mantenimiento de los medios". En el mismo sentido, señaló que "la competencia profesional y el entusiasmo de los hombres y mujeres que forman parte de la institución militar son la mejor garantía para afrontar unidos esta situación con total dedicación y buen ánimo".

Por su parte, el ministro de Defensa manifestó que los militares no son ajenos a la realidad que vive España. "Comparten con el resto de la sociedad la necesidad de afrontar la situación y, estoy seguro –señaló Morenés— de que lo harán con el mismo espíritu de entrega, servicio y sacrificio con el que asumen todas sus tareas". A continuación, expuso las previsiones del Gobierno en materia de defensa en el comienzo de la Legislatura. "Afrontar el futuro –indicó— nos obliga hoy a definir las capacidades a medio y largo plazo que se deben mantener, obtener y desechar en las Fuerzas Armadas". En este esfuerzo, afirmó Morenés "trataremos de fortalecer las capacidades críticas con los recursos disponibles para evitar descender más allá de los mínimos por debajo de los cuales la defensa resulta insuficiente y el daño a la seguridad inaceptable".

FIESTA BICENTENARIA

La Pascua Militar tiene una profunda tradición en la vida castrense española. Su celebración se remonta al reinado de Carlos III, cuando, el 6 de enero de 1782, se recuperó la localidad menorquina de Mahón, que se hallaba en poder de los ingleses. Como expresión de júbilo, Carlos III ordenó a los virreyes, capitanes generales, gobernadores y comandantes militares que, en la fiesta de la Epifanía, reuniesen a las guarniciones y notificasen en su nombre a jefes y oficiales de los ejércitos su felicitación. Don Juan Carlos, al acceder al Trono, reanudó la tradición en 1977 y, desde entonces, en el día de la Epifanía recibe en el palacio real a representantes de las Fuerzas Armadas.

La llegada de los Reyes y los Príncipes de Asturias a la entrada del patio de la Armería marcó el comienzo de los actos de la Pascua Militar de 2012. Allí fueron recibidos por el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, los ministros de Defensa, Pedro Morenés, e



Los Reyes y los Príncipes de Asturias escuchan el Himno Nacional a su llegada al Palacio Real. En la puerta de la Almudena fueron recibidos por el presidente del Gobierno, los ministros de Defensa y del Interior y el JEMAD.

En el patio de la Armería, Don Juan Carlos pasa revista a una compañía de honores de la Guardia Real acompañado por el almirante general Fernando García Sánchez (JEMAD) y el jefe del Cuarto Militar, teniente general Antonio de la Corte García.

Interior, Jorge Fernández Díaz, y el jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), almirante general Fernando García Sánchez.

Tras los correspondientes honores, la interpretación del Himno Nacional y una salva de 21 cañonazos, Don Juan Carlos pasó revista a la formación de la Guardia Real. Posteriormente, en la Saleta de Gasparini, se procedió al saludo a las diferentes comisiones militares. La del Ministerio de Defensa estaba encabezada por los altos cargos nombrados por el nuevo Gobierno: el JEMAD, el secretario de Estado de Defensa, Pedro Argüelles Salaverría, y la subsecretaria de Defensa, Irene Domínguez–Alcahud Martín-Peña. Tras ellos, cumplimentaron a Sus Majestades representantes de las Reales y Militares Órdenes de San Fernando y San Hermenegildo, de los tres Ejércitos —con sus respectivos jefes de Estado Mayor al frente—, de la Guardia Civil y de la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas.

Ya en el Salón del Trono, Don Juan Carlos impuso condecoraciones a 20 miembros de las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil y, a continuación, el ministro de Defensa pronunció su discurso, el primero desde que asumiera la cartera, el 22 de diciembre.

NUEVA ETAPA

Pedro Morenés comenzó subrayando que las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil "son las personas que las componen". En particular mencionó a los militares que se encuentran en misiones internacionales, con cuyos mandos el ministro había mantenido esa mañana una conversación mediante videoconferencia. "Me han expresado –dijo— sus mejores deseos para este día y he sentido su alto espíritu de servicio".

Tras expresar "un sentido recuerdo" para los militares y guardias civiles que "dieron su vida en el cumplimien-



El ministro de Defensa, Pedro Morenés, expuso en su primer discurso en el Salón del Trono las previsiones del Gobierno en materia de Defensa en el comienzo de la nueva Legislatura.



En su tradicional mensaje de la Pascua Militar el Rey transmitió sus mejores deseos para el nuevo año a las diferentes comisiones y representantes de las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil que acudieron al Palacio Real.

to del deber", el titular de Defensa se mostró partidario de "mantener a nuestros heridos próximos a sus compañeros". Lo que les proporcionará "una forma de sustentar su vocación militar y les hará más útiles y reconocidos". Más adelante, indicó que la constante preparación a la que los militares se someten en sus unidades les permite afrontar "las más duras tareas lejos de sus bases". "Se trata –dijo- de ser capaces de hacer fuera de nuestro territorio lo mismo que sabemos hacer dentro de él".

El ministro subrayó que, en las operaciones internacionales, los militares "han sabido estar y hacer, mucho y bien". En su opinión, han aportado a estas misiones "una orientación singular, muy española, ésa que está cargada de humanidad y de solidaridad". Morenés afirmó que también los militares de hoy son "capaces, al mismo tiempo, de combatir y de llevar el espíritu solidario del pueblo español allá donde se les ha encomendado y entregar en el empeño hasta la vida".

Las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil "son una prioridad de este Gobierno", aseguró el ministro de Defensa. Por eso, dijo, "nunca se escatimarán medios para garantizar la seguridad de sus miembros".

Tras resaltar la "alta valoración" que los militares tienen entre los ciudadanos, Morenés afirmó que las Fuerzas Armadas "han sabido conservar sus tradiciones al mismo tiempo que han buscado estar a la cabeza de los más avanzados conceptos tecnológicos y organizativos. Todo ello –puntualizó— producto de una dedicación intensa a su trabajo y a una formación constante y demandante".

En materia de enseñanza, el ministro expresó su intención de "preservar lo que son las Fuerzas Armadas hoy y gestionar las demandas del futuro. La meta final –dijo- es situar a nuestros militares en los mejores lugares que puedan ocupar por sus méritos y su capacidad".

Pedro Morenés aseguró que en su gestión del Ministerio se apoyará en los "valores que adornan la Institución", y mencionó los de "unidad, disciplina, jerarquía, obediencia y espíritu de iniciativa, de servicio y de sacrificio".

A continuación, enumeró algunas de las prioridades de la política de defensa: "garantizar la preparación y operatividad de las Fuerzas Armadas; revisar la estructura orgánica del Ministerio de Defensa; perfeccionar y completar el sistema de enseñanza militar; buscar soluciones a la financiación de los programas de armamento; y contribuir a consolidar el nivel tecnológico de la industria de defensa". Al objeto de facilitar el desarrollo de dicho sector, se comprometió a fijar "planes sólidos a medio y largo plazo para la obtención y el mantenimiento de sistemas de forma que se cumplan con la previsibilidad necesaria".



El general del Aire José Jiménez Ruíz (JEMA) encabezaba la comisión que representó al Ejército del Aire en los actos de la Pascua Militar.

Según indicó Morenés, el Gobierno buscará “el consenso con el principal partido de la oposición” en materia de defensa, una política que debe “estar en el común de todos los españoles”, porque las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil “sirven a todos ellos de igual forma y con el mismo ahínco”.

MENSAJE DEL REY

"Mi agradecimiento por vuestra profesionalidad y permanente entrega al servicio de España". El Rey expresó así su felicitación a las diversas comisiones reunidas en el Salón del Trono y, a continuación, dedicó “un emotivo homenaje” a “nuestros compañeros que han entregado su vida en el cumplimiento del deber, tanto en nuestro territorio como realizando misiones en el extranjero”. También se refirió a los militares que han resultado heridos y mutilados en operaciones internacionales, a los que, tanto él como Don Felipe, habían tenido la oportunidad de saludar. “Ambos hemos sido testigos del espíritu de sacrificio, la entereza y las ganas de volver a su puesto, de las que hacen gala. Merecen nuestra admiración, como ciudadanos ejemplares de esta gran Nación, por sus muestras de generosidad y abnegación”.

Más adelante, el Rey señaló que “durante el año ya finalizado, he podido constatar vuestro afán de superación para alcanzar la excelencia. Como vuestro jefe –añadió-, me siento muy satisfecho y os insto a mantener esa disposición, que permite que sigáis siendo apreciados como unos valiosísimos servidores del Estado y de la sociedad".

A continuación, indicó que gracias a ese prestigio “nuestros jóvenes se sienten atraídos por la profesión militar”. Tras subrayar que la milicia es una profesión vocacional recordó que las Reales Ordenanzas establecen que el militar “dará primacía a los principios éticos que responden a una exigencia de la que hará norma de vida”.

Posteriormente, Don Juan Carlos se refirió a la Ley Orgánica de Derechos y Deberes de los miembros de las Fuerzas Armadas que se aprobó el pasado año, con un amplio acuerdo parlamentario. El Rey indicó que esta norma “actualiza la regulación del ejercicio por los militares de los derechos fundamentales y libertades públicas reconocidos en nuestra Constitución, y amplía los cauces de comunicación entre mandos y subordinados”. Tras recordar que las reglas de comportamiento militar “están inspiradas en la mejor tradición castrense”, animó a los militares “a mantener los principios de disciplina, jerarquía y unidad que, junto al deber de neutralidad política y sindical, son esenciales para garantizar el adecuado cumplimiento de las misiones que tenéis encomendadas".



Dos representantes del Ejército del Aire saludan a los Reyes y los Príncipes de Asturias en la Saleta Gasparini.

Los militares que durante el pasado año acudieron “en ayuda y socorro de nuestros conciudadanos” ocuparon también un lugar destacado en el discurso del Rey, quien les agradeció su “entrega y valía”, al igual que “a todos los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil que se encuentran alejados de sus seres queridos”.

Para finalizar su mensaje de felicitación el Rey animó a los militares “a continuar trabajando con el mismo empeño que siempre os ha caracterizado, sin escatimar esfuerzos en beneficio del conjunto de la sociedad a la que os debéis". Como es tradicional, los actos de celebración de la Pascua Militar se cerraron con un vino español que Don Juan Carlos y los miembros de la Familia Real compartieron con los asistentes en el Salón de Columnas. ■



En la comisión del Ejército del Aire había personal de los diversos cuerpos y empleos. En la foto, una soldado cumplimenta a Sus Majestades.



Ideas y reflexiones para tiempo de crisis

Seguridad, defensa y nuevos *escenarios*

Federico Yaniz Velasco
General de Aviación (R)

Hace unas semanas, repasando mis recortes y archivos para preparar este artículo tuve la oportunidad de recordar algunos de los acontecimientos más importantes ocurridos durante el pasado 2011. Todos los años están llenos de hechos más o menos relevantes, pero los pasados doce meses se han caracterizado por haberse producido eventos trascendentes que han ocasionado importantes cambios en nuestro entorno. Esos cambios, unidos a procesos en marcha desde hace unos años, exigen buscar aproximaciones innovadoras que ayuden a garantizar nuestra seguridad y defensa en un marco de recursos escasos y escenarios cambiantes.

CONSIDERACIONES GENERALES

Los movimientos sociales y políticos en los países árabes, sea cual sea el resultado final de los mismos, han cambiado el mapa estratégico de una zona que es de gran importancia para España no sólo por su cercanía geográfica. Los países árabes han estado el año 2011 en una ebullición política y social de consecuencias todavía imprevisibles. Para evitar que los acontecimientos en la zona tengan un impacto negativo para nuestros intereses, es preciso tener muy en cuenta lo

Un avión AWACS de la OTAN en la operación "Unified Protector" sobre Libia. 27 de octubre de 2011.

ocurrido y buscar nuevos caminos para asegurar relaciones fluidas con esos países. Unas relaciones fructíferas que apoyen el desarrollo de sistemas democráticos de gobierno y respeten las tradiciones e idiosincrasias de cada uno de esos pueblos.

Por otra parte, la incertidumbre producida por el desarrollo de la crisis económica se ha prolongado durante todo el año y ha afectado, afecta y afectará directamente a los recursos disponibles para seguridad y defensa. La crisis económica que se inició en Estados Unidos hace ya más de tres años ha ocasionado en Europa una crisis de confianza que amenaza ya la fortaleza del euro y la credibilidad de las Instituciones de la Unión Europea (UE). En efecto, la crisis económica arrastrada desde hace años, ha provocado una delicada situación que tiene como una de sus más importantes componentes la desconfianza hacia las Instituciones de la UE. El fallo de esas Instituciones en detectar los problemas financieros, prevenirlos y en todo caso aportar soluciones a los mismos, ha facilitado el protagonismo excesivo de algunos países miembros de la Unión como Francia y Alemania. Sin negar la oportunidad de ese protagonismo, lo cierto es que esos países han ejercido un liderazgo que las instituciones de la UE no han sido capaces de asumir. Parece un hecho que ha finalizado para siempre una etapa de la vida de la UE y que, si no se quieren repetir los errores del pasado, se precisa una profunda revisión de unas instituciones que son muy costosas y se han mostrado inoperantes.

Además de los cambios en los países árabes y de la crisis de la UE, conviene recordar que en otros lugares del mundo han ocurrido durante el año pasado hechos muy notables que también afectan más o menos directamente a la seguridad y defensa de nuestra Patria.

CONTINENTES EN EBULLICIÓN

Amplias zonas de África han sido asoladas el pasado año por hambru-



El secretario general en la conferencia de prensa tras la Reunión del Consejo OTAN-Rusia. Bruselas 8 de diciembre de 2011.



La Secretaria de Estado Sra. Clinton y el Sr. Rasmussen contemplan el logo de la Cumbre que se celebrará los días 20 y 21 de mayo de 2012 en Chicago, Estados Unidos de América. Bruselas, 8 de diciembre de 2011.

nas y conflictos étnicos y religiosos que se han cobrado numerosas vidas en Nigeria, Somalia, Costa de Marfil y otros países. En el continente africano también nació el 19 de julio un nuevo estado, la República de Sudán del Sur, que ya está envuelto en un grave conflicto con Sudán, estado del que se desgajó para alcanzar la independencia. En África han ocurrido muchas más cosas, como las ya mencionadas revueltas en los países del norte del continente y los procesos de crecimiento desordenado de muchas naciones que siguen recorriendo con altibajos el difícil camino hacia el progreso. Un continente que pese a todo tiene un futuro esperanzador que se vislumbra mejor en países como Angola, Sudáfrica y Mozambique. Además es también preciso recordar la existencia de un amplio territorio africano conocido como Sahel que, bordeando el Sahara y países como Mauritania, Malí, Chad, se extiende al Sur de Argelia. Ese espacio sin control ni gobernanza sirve de refugio a partidas de bandidos y bandas irregulares ligadas al grupo "Al Qaida" en el Magreb islámico - conocido por las siglas de su nombre inglés AQIM- que lo utiliza para ocultar a los secuestrados de diversas nacionalidades incluyendo españoles. Conviene no olvidar el riesgo que supone la continuidad de esta situación de impunidad que podría permitir que ese territorio se utilizase en el futuro para lanzar ataques cada vez más peligrosos contra intereses españoles en esa zona y fuera de ella.

El imparable ascenso de China en la escena mundial, el evidente progreso económico de la India y el mantenimiento de la próspera situación económica de Corea del Sur, Singapur y Taiwán hacen concebir esperanzas sobre el futuro de Asia. También son positivos los avances de las economías de Vietnam y otros países del sureste asiático así como la relativa estabilidad de Indonesia, la democracia musulmana más poblada del mundo. La previsible consolidación de la paz en Sri Lanka es otra buena noticia. Sin embargo, hay todavía una gran parte de la población asiática, incluidos cientos de millones de chinos e indios, que viven en la pobreza, lo que obliga a ser prudentes sobre la valoración de la situación pues no se puede olvidar que la alardeada prosperidad sólo ha llegado a una parte de la población del continente. Por otra parte, es preocupante la grave situación económica y política de Pakistán, poseedor de armamento nuclear, que se encuentra inmerso en un inseguro proceso de nacionalización de su seguridad. Además su situación se ve agravada por la pobreza, las catástrofes naturales y las vecindades peligrosas. Vecinos como Afganistán donde los talibanes en el año 2011 han atacado con saña no sólo a las fuerzas de ISAF sino también a personalidades afganas, entre ellas un hermano del presidente Karzai, y a sectores diversos de la población con el objetivo de provocar el caos ante la anunciada partida de las fuerzas de ISAF y de los Estados Unidos. El terremoto de Tohoku (o del Este del Japón) que ocasionó la grave crisis de la central nuclear de Fukushima ha servido para reavivar la polémica sobre el uso de la energía atómica y para recordar la capacidad de resistencia ante la adversidad del



Kim Jong Il yace tras su muerte el día 20 de diciembre de 2011.



Los ministros de Asuntos Exteriores de la OTAN tras su reunión en Bruselas el 7 de diciembre de 2011.

pueblo japonés. Más de 12.000 fallecidos, más de 15.000 desaparecidos y los gravísimos daños materiales ocasionados por la catástrofe son una prueba de que los humanos, pese a los avances logrados, están muy lejos de poder evitar las consecuencias de fenómenos naturales adversos. Por otra parte, la muerte del líder de Corea del Norte Kim Jong Il el 17 de diciembre abre incógnitas sobre el arsenal nuclear de ese país y relanza la preocupación sobre la proliferación de ese letal tipo de armamento. La posesión de armas nucleares por países como Pakistán, India, Israel, Corea del Norte y posiblemente Irán, es una amenaza para todos los países del globo incluida España. El Tratado de No-Proliferación Nuclear firmado por 188 países, otorga el estatus de "país armado nuclearmente" a los Estados Unidos, Renio Unido, Francia, Rusia (como sucesora de la Unión Soviética) y la República Popular china. Nuestro país debe realizar esfuerzos para que los países no firmantes del Tratado y con armas nucleares renuncien al empleo de esas armas como un primer paso para su destrucción y firma del Tratado. Posteriormente se podría preparar un tratado universal de no-proliferación de armas de destrucción masiva que fuese seguido por un acuerdo mundial para la destrucción de ese tipo de armamento.

Respecto a Oceanía parece claro que Australia se presenta como un coloso del futuro que difícilmente podrá contener la avalancha de inmigrantes de distintas procedencias que sueñan con instalarse en sus tierras. Nueva Zelanda seguirá su desarrollo alejada de codicias ajenas y limitada por su situación periférica. En el continente americano, Canadá podría considerarse la Australia de América pues con sus enormes praderas y riquezas naturales parece tener asegurado un futuro brillante siempre con una relación especial con el gigante al sur de su frontera. Los Estados Unidos siguen siendo y lo seguirán siendo a medio plazo el país más poderoso de la tierra aunque prefiera por múltiples razones adoptar una posición de prudente liderazgo de los países occidentales en un supuesto mundo multipolar. Pese a su posible orientación hacia el área del Pacífico por razones comerciales y geoestratégicas, los EE.UU seguirán profundamente ligados a Europa en el marco defensivo con la OTAN y en otros muchos campos por las indiscutibles afinidades culturales y sus estrechos lazos comerciales con los países europeos, entre ellos España.

Rusia, que con una extensión de más de diecisiete millones de kilómetros cuadrados es el país más grande de la Tierra, se enfrenta a un futuro lleno de incógnitas. Pasados los años de transición tras la caída de la Unión Soviética, la Federación Rusa parece haber recuperado su sentido de estado y su tradición de gran potencia. Sin embargo, su modelo de democracia presenta lagunas como se han detectado en las pasadas elecciones. Unas grandes riquezas en recursos naturales y una base industrial muy importante, unidas a la preparación técnica y cultural de gran parte de la población, son factores positivos para favorecer el progreso de la Federación Rusa que es además una potencia nuclear. Sin embargo, el crecimiento vegetativo negativo de la población, la corta esperanza de vida de los rusos, el deterioro del nivel de vida y de los servicios públicos y la actitud de minorías no bien asimiladas cuando no hostiles, son problemas que Rusia tiene que solucionar si quiere asegurar su futuro y conseguir un estatus de liderazgo en un mundo multipolar. Son de indiscutible importancia las relaciones de Rusia con la UE, con los EE.UU. y con la OTAN. Sin embargo, el hecho de que el gran país eslavo tiene casi trece millones de kilómetros cuadrados en Asia hace que sus relaciones con China, Japón y otras naciones asiáticas sean también parte fundamental de la política exterior rusa y de su estrategia global. En el plano bilateral,

la celebración en 2011 del año dual España-Rusia ha servido para vigorizar las relaciones de todo tipo entre los dos países.

NUESTRO MUNDO

Los países iberoamericanos no se han visto tan afectados por la crisis económica como otras partes del mundo. Brasil ha reforzado su posición con un cambio democrático sin sobresaltos en la presidencia del país que ya despunta como poder emergente. Los más o menos recientes cambios de presidente en otras repúblicas hermanas como Argentina, Perú, Chile, Colombia han demostrado la consolidación de la democracia en el continente iberoamericano. Sin embargo, la persistencia de la guerrilla de las FAR, en Colombia, la guerra que los carteles de la droga mantienen contra el estado mexicano y las desigualdades económicas todavía existentes en muchos países son factores negativos que no es posible olvidar. Tampoco se puede dejar de mencionar la falta de flexibilidad del régimen cubano, que no ha sido capaz de efectuar la transición hacia un sistema democrático. Esta ceguera dejará a Cuba, mientras sobrevivan los hermanos Castro, al margen de un proceso de cambio tan necesario como anhelado por la sociedad cubana. Venezuela mantiene formalmente las maneras democráticas, pero la personalidad del presidente Chaves y el deterioro de la situación económica pueden llevar al país por derroteros no deseados por la mayoría de la población de aquel hermoso país. El indudable progreso económico y el desarrollo político democrático de los países latinoamericanos no han evitado que una parte muy significativa de la población, especialmente en las áreas rurales, tenga niveles de vida muy bajos. El mundo iberoamericano sigue siendo objeto de las presiones de las grandes potencias económicas, incluida China, que explotan sus grandes recursos y las materias primas de la región. España pese a su indiscutible penetración económica en la zona y a la realidad de una comunidad de lengua y cultura no ha logrado progresar de forma eficaz en el desarrollo de unas relaciones políticas más estrechas con los países de la Comunidad Iberoamericana. Las cumbres Iberoamericanas no han conseguido el éxito esperado y tienen una limitada repercusión en la opinión pública. La presencia en España de numerosos ciudadanos iberoamericanos así como la presencia de ciudadanos y empresas españolas en Iberoamérica no se ha traducido en un marco jurídico singular adecuado y mutuamente provechoso para todos. No ayuda a este reconocimiento el hecho de que el español, la lengua universal común de todos los pueblos hispanos, se vea a veces relegada en España en beneficio de otras lenguas peninsulares. Por otra parte, es triste ver la desmedida importancia que se da en nuestra Patria al aprendizaje de lenguas extranjeras, a veces a costa de la adecuada enseñanza del español. Es de esperar que los españoles y sus gobernantes se percaten de la importancia de unas relaciones especiales con los países iberoamericanos basadas en fundamentos sólidos. Las relaciones con los países iberoamericanos toman relevancia ante la forma desconsiderada con que se nos sigue tratando en algunos foros y en ciertos países.



Asistentes a la XXI Cumbre Iberoamericana celebrada en Asunción (Paraguay), octubre de 2011.

La XXI Cumbre Iberoamericana de jefes de Estado y de Gobierno se celebró en Asunción, Paraguay los días 28 y 29 de octubre de 2011. Su tema central fue "Transformación del Estado y desarrollo". En esta XXI Cumbre se produjeron interesantes documentos como resultado de las sesiones de trabajo: la Declaración de Asunción, el Programa de Acción, el Anexo al Programa de Acción, Resultados de la Cooperación Iberoamericana y la Estrategia de la Cooperación Iberoamericana así como numerosos comunicados especiales. Sin embargo, la Cumbre sufrió la ausencia de 11 de los jefes de Estado invitados. Esas ausencias, debidas a diversas causas, son una llamada de atención sobre la necesidad de vigorizar las estructuras de la Comunidad Iberoamericana y difundir sus actividades entre nuestros pueblos para conseguir que las cumbres atraigan la atención de los ciudadanos iberoamericanos y sus resultados sean mejor difundidos. La proliferación de reuniones de alto nivel obliga a competir duramente con otras convocatorias en las agendas de los jefes de Estado y Gobierno para asegurar su presencia en las reuniones. Sin embargo, si se consigue que la auténtica comunidad que forman los países iberoamericanos se traduzca en acuerdos que redunden en beneficios mutuos en diversos campos de la actividad humana, habremos conseguido avanzar en el buen camino. Un camino del que ya se ha recorrido un buen trecho y que ayudará a que los países iberoamericanos ocupen por su cultura y desarrollo un lugar destacado entre los pueblos de la Tierra. Un desarrollo y un lugar que sería más difícil alcanzar individualmente si nuestros países tienen que competir individualmente con los intereses y designios de las potencias y grupos de pre-



sión que ejercen su influencia cuando no su dominio en algunas partes del mundo. En un posible futuro mundo multipolar, la Comunidad Iberoamericana debería ser uno de esos polos.

CRISIS DE GOBERNANZA EN LA UNIÓN EUROPEA

La Comisión Europea publicó el 27 de julio de 2001 un Libro Blanco sobre "La gobernanza europea" que se refiere a la manera en que la Unión utiliza los poderes que le otorgan sus ciudadanos. Según el Libro Blanco, en el año 2001 existía una gran preocupación por el hecho de que los europeos esperaban que los políticos encontrasen soluciones a los graves problemas que acuciaban a la sociedad, y al mismo tiempo esos ciudadanos tenían cada vez menos confianza en las instituciones de la Unión Europea y en los políticos, o simplemente los ignoraban. Tanto los parlamentos como los gobiernos nacionales eran conscientes del problema especialmente preocupante en todo lo relativo a la UE. En aquel año los ciudadanos percibían a las instituciones de la Unión como algo remoto y al mismo tiempo demasiado intervencionista. Las causas inmediatas de la preparación del citado Libro Blanco sobre la gobernanza fue el "no" irlandés en el referéndum celebrado sobre el Tratado de Niza de 1999. Desde entonces ha habido otros referendos en la Unión con resultados a veces negativos, pero aquél tuvo un gran impacto sobre la opinión pública y provocó las primeras serias dudas sobre el funcionamiento de las Instituciones de la UE.

Han pasado diez años desde la publicación del Libro Blanco y durante ese tiempo no se han frenado los problemas detectados entonces, sino que por el contrario se han agudizado. El Artículo 2 del Título I del Tratado de Lisboa señala que el respeto a la dignidad humana, la libertad, la democracia, la igualdad, el estado de derecho y el respeto de los derechos humanos, incluidos los de las minorías, son los valores en que se fundamenta la Unión Europea. Pese a que esos valores son una base firme para construir el edificio de la Unión, la grave situación económica actual ha aumentado la falta de confianza de muchos europeos hacia las Instituciones. En términos generales, se puede decir que el Parlamento Europeo, el Consejo Europeo, el Consejo, la Comisión, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea así como el Banco Central y el Tribunal de Cuentas no han logrado todavía ser considerados como instituciones propias por los ciudadanos europeos. Las dubitativas y a veces contradictorias medidas tomadas para tratar de paliar la compleja crisis económica que afecta especialmente a algunos países de la Unión, no han resuelto los problemas. Las sucesivas reuniones, comunicados y decisiones de los pasados meses han culminado con el bochornoso espectáculo que se ha dado en Cannes donde, aprovechando una reunión del G 20 y un urgente encuentro de los líderes de la UE, se trató de conseguir que Grecia aceptase las condiciones impuestas por la Unión para ayudar al país heleno. La amenaza de convocar un referéndum que hizo el Primer Ministro griego tuvo una contundente respuesta de la UE que fue articulada por el presidente Sarkozy, anfitrión de la reunión. La advertencia parece haber conseguido que puntualmente se haya reconducido la situación. Sin embargo, el espectáculo fue deprimente y denotó un fallo orgánico de las instituciones de la Unión. En la reunión del Consejo de la UE celebrada el 9 de diciembre de 2011, parece que se tomaron decisiones adecuadas pero insuficientes para solucionar la crisis de la deuda soberana. En efecto, los acuerdos de garantizar el rigor presupuestario -refuerzo a las sanciones para los países que no cumplan con el requisito del tres por ciento del déficit público, adelanto del mecanismo de estabilidad financiera 2012 y un naciente gobierno económico del euro- parecen acertados pero son insuficientes. Sin embargo, la decisión del primer ministro Cameron de dejar fuera al Reino Unido de esa iniciativa

abre una nueva brecha en la UE. Todo el proceso para intentar salir de la crisis ha aumentado la percepción de que los políticos, técnicos y burócratas en Bruselas, Frankfurt y Luxemburgo no han sido capaces de resolver con eficacia en tiempo y forma los problemas que se han presentado y están alejados de la realidad diaria que viven los ciudadanos europeos. El conocimiento de los salarios, dietas y otros privilegios de esos funcionarios y políticos no dan la imagen de la austeridad necesaria en tiempos de crisis y penuria para muchos. Por otra parte, el despilfarro que supone mantener para el Parlamento Europeo dos enormes sedes en Estrasburgo y en Bruselas y un centro administrativo en Luxemburgo parece impropio de una Institución que debería ser ejemplo de eficacia y buena administración de los fondos de todos los europeos.

Los 17 países de la eurozona constituyen el núcleo duro de la Unión Europea. Tener una moneda común obliga a una disciplina que se esperaba fuese impuesta por cada uno de los estados. Esa disciplina se quebró y la Unión ha dado la impresión de carecer de órganos competentes para imponerla. A principios de junio de 2011, el entonces presidente del Banco Central Europeo Jean-Paul Trichet lanzó una propuesta-sonda: "Con un mercado único, con una moneda única y un banco central único, ¿sería demasiado atrevido imaginar un ministro de Finanzas de la Unión?". Lo cierto es que, además de tomar medidas a corto plazo para resolver la situación de Grecia y de otros países, es preciso crear los órganos adecuados para tomar las decisiones que se necesiten para responder a los retos de una economía globalizada. En cualquier caso, es difícil entender que entre los numerosos órganos existentes en las instituciones no haya habido ninguno que haya podido asumir esas responsabilidades de forma rápida y efectiva. La economía ha sido durante muchos años el motor de la Unión Europea, considerada un gigante económico y un enano político. Sin embargo, la gravedad de la situación actual es tal que algunos han barajado la hipótesis de la desaparición del euro, lo que supondría un terrible golpe para la Unión. Está claro que son necesarios duros ajustes y sacrificios que, ante la aparente ineficacia del Consejo y de la Comisión, han sido promovidos por Francia y Alemania. Estos dos países parecen haber asumido "de facto" la dirección de la economía de la Unión, lo que está contribuyendo a dañar aún más la imagen de las Instituciones europeas. Pese a las esperanzas puestas en la Cumbre del 9 de diciembre de 2011, no parece que se haya conseguido dar una solución completa y definitiva a una crisis que ya empieza a ser crónica.

La realidad es que los problemas actuales de la UE transcienden lo puramente económico y son también de carácter político y estructural aunque no se quiera reconocer por todos. El Tratado de Lisboa debía haber servido para un relanzamiento de la UE, pero lo cierto es que no se han producido los avances que podían esperarse. La posible causa de la parálisis en la aplicación del Tratado y en la inoperancia de las instituciones es que además de los problemas económicos, existen interrogantes muy serios sobre hacia dónde va la Unión. Francia, el Reino Unido y en menor medida otros países, mantienen una intensa actividad diplomática propia. Francia lidera la "Francofonía" y el Reino Unido es la cabeza de la "Commonwealth". Esos dos países no parece que vayan a reducir en el futuro su proyección global y renunciar a una política exterior propia. Mientras tanto, la UE está implantando el Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) aunque siga prácticamente paralizada la implementación de la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC) y su componente la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD). Esta paralización contrasta con los avances del SEAE que ya tiene su correspondiente presupuesto. La articulación de las realidades y las aspiraciones de los estados europeos -especialmente los más poderosos- y el proyecto de futuro de la Unión necesitan una definición urgente. Sin esta definición de un proyecto de futuro y sin un funcionamiento eficiente de las instituciones comunitarias, será imposible una adecuada Gobernanza Europea. Por otra parte, debería buscarse una implicación de los parlamentos nacionales en el Parlamento europeo, evitándose una duplicación de elecciones y un alejamiento de esa Institución de las realidades nacionales. Los temas de Defensa están íntimamente ligados a la soberanía de los estados y por ello el avance en la PCSD, pilar fundamente de la PESC, está también estrechamente relacionado con el futuro de la Unión.

La reacción de la UE ante la "primavera árabe" y en particular ante la crisis de Libia fue tardía y vergonzante dejando al descubierto la fragilidad actual de la PESC. Fue la OTAN la que, tras los bombardeos iniciales de Francia e Inglaterra, lanzó la operación "Unified Protector" en el marco de las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU 1970 y 1973. Efecto colateral de las

LAS CUMBRES IBEROAMERICANAS

- XXI: Asunción (Paraguay) octubre 2011
- XX: Mar del Plata (Argentina) diciembre 2010
- XIX: Estoril (Portugal) noviembre 2009
- XVIII: San Salvador (El Salvador) octubre 2008
- XVII: Santiago de Chile (Chile) noviembre 2007
- XVI: Montevideo (Uruguay) noviembre 2006
- XV: Salamanca (España) octubre 2005
- XIV: San José (Costa Rica) noviembre 2004
- XIII: Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) noviembre 2003
- XII: Bávaro (República Dominicana) noviembre 2002
- XI: Lima (Perú) noviembre 2001
- X: Panamá (Panamá) noviembre 2000
- IX: La Habana (Cuba) noviembre 1999
- VIII: Oporto (Portugal) octubre 1998
- VII: Isla Margarita (Venezuela) noviembre 1997
- VI: Santiago y Viña del Mar (Chile) noviembre 1996
- V: San Carlos de Bariloche (Argentina) octubre 1995
- IV: Cartagena de Indias (Colombia) junio 1994
- III: Salvador de Bahía (Brasil) julio 1993
- II: Madrid (España) julio 1992
- I: Guadalajara (México) julio 1991



Asistentes a la XVII Cumbre Iberoamericana celebrada en Santiago de Chile (Chile), noviembre de 2007.

revueltas y los conflictos en la zona, fue una avalancha de inmigrantes ilegales en Lampedusa y otros lugares. Como consecuencia de la situación creada, algunos estados pidieron una modificación del acuerdo de Schengen que fue aprobada el mes de junio pasado. A todo ello hay que añadir los graves disturbios y saqueos ocurridos en Londres y otras ciudades británicas el pasado mes de agosto. Una situación que denota la existencia en el Reino Unido y en otros países de la Unión, de minorías en algunos casos no integradas adecuadamente. Mientras tanto, sigue pendiente una política migratoria común que compagine los beneficios de la libre circulación de personas con el adecuado control de los flujos migratorios

Está muy próxima la entrada de Islandia y Croacia en la UE que es de esperar no cause mayores problemas. Sin embargo, dadas las distintas posiciones existentes sobre el ingreso de Turquía será difícil tomar una decisión que no dañe la cohesión interna de la Unión. Asumiendo que se superará la crisis económica, los países europeos continuarán manteniendo su propia personalidad y seguirán constituyendo la Europa de siempre. Por su parte la instituciones de la UE deberán aprovechar las lecciones de esta crisis para cambiar lo que sea preciso para ser eficaces. "La decadencia y la caída de Europa" era el titular que aparecía en la portada de la revista "Time" del 22 de agosto de 2011. Sin embargo, lo que más preocupa a los europeos no son las pesimistas apreciaciones exteriores sino el hecho de que las Instituciones de la Unión no hayan sido capaces de dar las respuestas adecuadas a los problemas surgidos. Y esa situación hay que corregirla con rapidez y firmeza.

Son muchos los retos a que se enfrenta la UE. En los párrafos anteriores se han presentado algunos de ellos. Para lograr la Gobernanza Europea que ya se buscaba hace diez años hay que acercar las instituciones a los ciudadanos europeos. Pero además parece necesaria una racionalización y aligeramiento de esa instituciones y la fijación de objetivos realistas que tengan en cuenta la verdadera situación de Europa y las aspiraciones de sus pueblos. En caso contrario, se pueden producir situaciones catastróficas que podrían desembocar en la desaparición de la Unión. La madurez de los pueblos de Europa y su pragmatismo harán posible mantener la personalidad y soberanía de los estados europeos y establecer con firmeza el papel de la Unión Europea en un mundo globalizado.

DEFENSA Y SEGURIDAD

En los párrafos anteriores se ha dado un repaso no exhaustivo a algunos de los escenarios del mundo, con especial atención a la Unión Europea e Iberoamérica. En ese escenario internacional conviene recordar que du-

rante el pasado año se ha producido la muerte de Bin Laden y otros terroristas destacados, así como la caída de los dictadores de Costa de Marfil, Birmania, Túnez, Egipto y Libia. La caída de esos tiranos que controlaban con mano de hierro sus países, ha abierto el camino hacia la libertad y la democracia de sus pueblos. Sin embargo, es indudable que el proceso de cambio en esas naciones no estará exento de turbulencias que pueden afectar a nuestra seguridad y defensa.

Los profundos cambios que se están produciendo en nuestro entorno unidos a los adversos condicionantes económicos a los que se enfrentan los países de Europa en general y España en particular, obligan a una revisión profunda de la forma de afrontar nuestra seguridad y defensa. En cualquier caso sigue siendo necesario mantener una defensa eficaz contra las múltiples formas que presenta la amenaza terrorista, teniendo en cuenta además la proliferación de armas de destrucción masiva y la existencia en manos de actores políticos poco fiables de nuevos sistemas ofensivos de gran poder destructivo. Todo ello obliga a una revisión en profundidad de la organización y estructura de nuestra defensa y de la relación entre seguridad y defensa Se exponen a continuación algunas ideas que justifican la necesidad de esa revisión.

• La experiencia de los recientes conflictos nos indica que no existe una clara separación entre lo que tradicionalmente se consideraba guerra y paz. En efecto, en ocasiones se producen ataques de fuerzas militares sin existir una declaración formal de guerra.

• La separación entre los conceptos de seguridad y defensa es cada vez menos precisa. Para los ciudadanos es irrelevante que un ataque terrorista se produzca como consecuencia de la acción criminal de carácter interno o como resultado de un acto de guerra asimétrica por parte de otro estado.

• La gestión y seguridad del espacio aéreo y la defensa aérea son inseparables y exigen una permanente cooperación de los elementos civiles y militares implicados en esas misiones.

• La seguridad de las líneas terrestres y marítimas de comunicación, exige en muchos casos la colaboración de fuerzas militares. La lucha contra la piratería es un ejemplo de la implicación de las unidades militares para asegurar la actividad legítima de nuestros buques.

• En algunas misiones de mantenimiento de la paz, unidades militares son responsables -entre otras tareas- de la seguridad de los habitantes de ciudades y aldeas.

• Nuestra sociedad es cada vez más vulnerable, pues su actividad diaria está sustentada por procesos informáticos que son presa fácil de ataques cibernéticos que pueden ser realizados por bandas criminales o por servicios especializados de países hostiles. La seguridad de nuestras líneas de transmisión de datos contra esos ataques así como la protección contra la utilización hostil de rayos láser y otras nuevas tecnologías necesita la colaboración entre las Fuerzas de Seguridad y las Fuerzas Armadas, tanto en paz como en guerra.

• La obtención de información que debidamente analizada sirva para prevenir ataques terroristas de cualquier tipo y procedencia, exige la utilización de los sistemas de captación de información, tanto de las Fuerzas de Seguridad como de las Fuerzas Armadas y de los servicios de inteligencia del Estado.



ALGUNAS IDEAS Y REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS

Hoy más que nunca es preciso mantener unas estructuras de defensa y seguridad eficientes para asegurar que los intereses de España sean defendidos adecuadamente en el marco de un nuevo escenario estratégico caracterizado por la incertidumbre sobre el futuro y por la escasez de recursos financieros. Nuestra defensa y seguridad están íntimamente relacionadas con la de nuestros aliados en la OTAN y con la de los países de Unión Europea. Nuestras misiones en el exterior deben seguir realizándose en el marco de las Naciones Unidas y dentro de las alianzas defensivas a las que España pertenece. Parece evidente que se debe favorecer la cooperación efectiva entre la OTAN y la UE como una necesidad ineludible para garan-

puedan suponer ahorro sin comprometer nuestra defensa, se deben tomar diversas medidas de carácter interno. La estructura de las Fuerzas Armadas debe ser analizada con detalle para buscar aquellos organismos que realizan funciones semejantes y que puedan ser agrupados sin perjuicio de la operatividad. Se debe considerar cómo avanzar en la acción conjunta, sin dañar la personalidad de los tres componentes de las Fuerzas Armadas. El Estado Mayor de la Defensa podría asumir funciones que son comunes y que todavía se realizan bajo la dirección de los cuarteles generales específicos. La colocación en una misma sede de los cuarteles generales del Ejército de Tierra, de la Armada, del Ejército del Aire y del Estado Mayor de la Defensa presenta evidentes dificultades, pero puede facilitar la comunicación y actuación coordinada de los mandos de las Fuerzas Armadas. Por otra parte, sería conveniente incrementar la coordinación y la posible colaboración de las FAS y determinadas unidades y órganos de las Fuerzas de Seguridad, pues esto podría aumentar la eficacia de ambos estamentos. Por otra parte, la gestión común del mantenimiento y del abastecimiento de los sistemas de armas en servicio en unidades de distintos componentes de la FAS supondría un ahorro considerable. Otros estudios sobre aspectos diversos de la Logística de las Fuerzas Armadas pueden conducir a realizar cambios que se traduzcan en una mayor disponibilidad operativa y en una reducción del coste del ciclo de vida de los sistemas de armas.

La implantación de cualquiera de las ideas expuestas y de otras muchas que puedan considerarse exige un cuidadoso estudio y un detallado planeamiento. Si no está asegurado que el cambio va a conseguir efectos positivos es mejor no realizarlo. Sin embargo, cualquier cambio exigirá renuncias y sacrificios que sólo se podrían justificar por la obtención de estructuras más eficientes que redunden en una mejora de la operatividad de las Fuerzas Armadas y en una mejor seguridad y defensa de España y sus ciudadanos. •



Asistentes a la II Cumbre Iberoamericana celebrada en Madrid (España), Julio de 1992.

tizar el uso adecuado de nuestros recursos defensivos y el desarrollo eficiente de la defensa común en el marco de la UE. En el punto 2 del artículo 42 del Tratado de Lisboa se recogen las peculiaridades que tienen que tenerse en cuenta para avanzar con bases sólidas en el desarrollo de la política de defensa común. Sin embargo, las dificultades económicas y la falta de voluntad política han paralizado los avances hacía una defensa común y no se ha desarrollado la Cooperación Estructurada Permanente (CEP) que se presentaba en el mencionado Tratado de Lisboa como un nuevo modo de alcanzarla. Por su parte, la OTAN sigue implementando la nueva estructura de Mando, avanzando en la reducción del número de agencias, continuando la transformación del Cuartel General en Bruselas y seguirá comprometida con Afganistán durante la transición y también cuando ésta termine. Por otra parte, la operación "Unified Protector" ha demostrado la capacidad del Poder Aéreo de tener un papel decisivo en operaciones no convencionales. La próxima Cumbre de la Alianza se celebrará en la ciudad de Chicago los días 20 y 21 de mayo de 2012. Los aliados esperan poder adoptar en esa Cumbre decisiones que aseguren que la OTAN está preparada para responder a los retos del siglo XXI. En Chicago se piensa declarar la capacidad operativa interina de la red territorial de la defensa contra misiles y se presentará un documento sobre "Smart Defense" (Defensa Inteligente) para su endose por los jefes de Estado y Gobierno. El Mando de Transformación está preparando ese documento que tendrá varias propuestas concretas sobre cómo los aliados pueden cooperar en la adquisición de capacidades militares así como en la realización de determinadas funciones como el entrenamiento, la logística y el mantenimiento de los equipos y sistemas de armas. La iniciativa "Smart Defense" así como diversos estudios sobre "Pooling and Sharing" (reparto de cargas) surgidas en el marco de la UE, son una muestra de la preocupación existente sobre unos presupuestos que están decreciendo en términos reales y que parece seguirán esa tendencia en el futuro próximo en los países pertenecientes a la OTAN y/o a la UE.

En el plano nacional, además de prestar atención y contribuir al desarrollo de las iniciativas aliadas que

EL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL AÑO 2011

Llegado el momento de rendir cuentas de la actividad del Ejército del Aire (EA) en el año 2011, la inteligencia se puede ver deslumbrada por la excepcional colección de hechos singulares de carácter poco habitual que han salpicado las páginas de la agenda del año que acaba de terminar.



Si empezábamos 2011 con una situación realmente excepcional, como era la declaración del Estado de Alarma y la asunción por el EA de la responsabilidad de la gestión del servicio de control del tráfico aéreo general, como consecuencia de la jornada de huelga salvaje del 3 de diciembre de 2010, lo terminamos en pleno cambio de legislatura. Ejemplo de ello es que el día 22 de diciembre tomó posesión de su cargo el nuevo Ministro de Defensa, D. Pedro Morenés Eulate, y que el Consejo de Ministros del 30 de diciembre tomó la decisión de relevar al JEMAD, siendo sustituido en el cargo el general del Aire José Julio Rodríguez Fernández por el almirante general Fernando García Sánchez.

También hemos recibido herencias de años anteriores, siendo la peor la crisis financiera que sigue asolando las economías de toda Europa, y especialmente la de los estados periféricos. Países como Irlanda, Grecia y Portugal han tenido que ser intervenidos por de la Unión Europea, que ha acudido a su rescate para evitar el colapso del sistema financiero europeo. Términos que antaño estaban únicamente en el acervo de los más legos, tales como "la prima de riesgo", forman hoy parte de nuestro vocabulario colectivo de uso cotidiano. España, al igual que Italia, ha conseguido sobrevivir de momento al seísmo, pero a costa de fuertes medidas de ajuste económico, que han tenido su repercusión en la actividad de todos los departamentos.

Rueda de prensa desde el puesto de mando del JEMA con motivo de la finalización del Estado de Alarma, el 15 de enero.

En el plano internacional, la denominada primavera árabe, que comenzó a finales del 2010 cuando el joven tunecino Mohamed Bouazizi se suicidó quemándose a lo bonzo, continuó en el año 2011 cobrándose sus primeras víctimas gubernamentales. El Presidente de Túnez, Ben Ali dejó su país tras la revuelta popular a mediados de enero, y siguieron las crisis de Egipto, Libia y el rosario de muertes que todavía continúa en Siria.

Y fue precisamente por culpa de una de estas revoluciones donde, de nuevo, el Poder Aéreo tuvo que intervenir con parte de sus capacidades, y donde el EA, sus componentes, sus medios y su organización, han sido puestos a disposición de las organizaciones internacionales por nuestro Gobierno, con el beneplácito de las Cortes. Libia ha sido en esta ocasión el escenario donde la escarapela roja y gualda ha vuelto a aparecer para hacer cumplir los mandatos de la ONU y contribuir, dentro de las limitaciones impuestas por el Ejecutivo, a paliar el sufrimiento de la población civil que estaba siendo masacrada por el sátrapa Gadafi y sus seguidores.

El año 2011 también ha tenido motivos de celebración, destacando la efeméride del Centenario de la Aviación Militar. No menos trascendental ha sido la visita de Su Santidad el Papa Benedicto XVI con motivo de la celebración de la Jornada Mundial de la Juventud 2011, cuyo acto central tuvo lugar en la Base Aérea de Cuatro Vientos en la tercera semana del mes de agosto.

Ceremonia de imposición de la corbata de la Orden del Mérito Civil a la Bandera del CGEA.

Pero por encima de todo ello está la labor diaria de cumplir con las misiones que tiene asignadas el EA, ésas que los hechos excepcionales no han alterado, y que se pueden resumir en el control del espacio aéreo de soberanía nacional las 24 horas del día los 365 días del año; la preparación de la fuerza, para que esté en condiciones de poder actuar cuando, donde y como sea requerido por el Gobierno; la continua gestión del capital humano, material y doctrinal, que permiten la administración de los recursos que se nos confían y la eficaz utilización de los mismos; el cumplimiento de los compromisos internacionales con nuestros aliados y amigos, que se ve materializado en el continuo relevo de personal y material en nuestros destacamentos en zonas de operaciones y en los destinos en el extranjero; y la contribución a la acción del Estado.

Y todo ello manteniendo el entusiasmo, dedicación, disciplina, ilusión y un elevado espíritu de servicio a España y a los españoles, que junto a otras virtudes engalanan la forma de ser y actuar de los que servimos en el EA. Este año, como desde hace ya un siglo, hemos seguido demostrando con orgullo el valor de volar.

A continuación trataremos los hechos más relevantes y las actividades más representativas realizadas a lo largo de 2011.

ESTADO DE ALARMA

El año 2011 comenzó de manera bastante excepcional para una buena parte de los oficiales del Ejército del Aire que, hasta el 15 de enero, ocuparon el cargo de Jefe de una Torre de Control o de un Centro de Control de la circulación aérea general. Si bien los momentos de mayor incertidumbre se vivieron en diciembre de 2010, no es menos importante la presencia de este personal que supervisó la actividad de los controladores aéreos civiles, que durante este periodo y en sus cometidos profesionales tuvieron la condición de personal militar. El 15 de enero, tal y como estaba estipulado en el Real Decreto 1717/2010, los militares del Ejército del Aire terminaron sus cometidos y regresaron a sus unidades de origen en un proceso de absoluta normalidad. Ese mismo día la ministra de Defensa participó en una videoconferencia con los Mandos del Ejército del Aire donde expresó la gratitud de toda la sociedad española para con los miembros de las Fuerzas Armadas que habían contribuido a solventar la difícil situación.

En total fueron casi un millar los militares implicados de forma directa o indirecta en la resolución de esta crisis y su seguimiento, y muchas y muy diversas las



S.M. el Rey preside el Acto de conmemoración del Centenario de la Aviación Militar Española. 18 de marzo.

anécdotas y "batallas para los nietos" que han quedado para el recuerdo, todo ello aderezado con el buen poso que deja una actuación que ha sido calificada por todas las partes implicadas, desde las altas instituciones del Gobierno, pasando por el personal directivo de AENA y terminando por los propios controladores afectados, como de ejemplar.

Asimismo, el Gobierno ha querido recompensar al EA y sus miembros con sendas condecoraciones. En concreto, la ministra de Defensa impuso la Corbata de la Orden del Mérito Civil a la Bandera del Cuartel General del Ejército del Aire, el 23 de septiembre, en el patio de honor del Cuartel General, donde resaltó que "los españoles no vamos a olvidar que gracias al trabajo del Ejército del Aire, gracias a vuestro esfuerzo, pusimos fin al chantaje de unos pocos contra el derecho de todos los ciudadanos". Se concedió la Placa de Honor de la Orden del Mérito Civil a los Mandos Aéreos MAGEN, MACOM y MACAN.



Paracaidista con uniforme de época aterrizando con la bandera del centenario delante de la tribuna de autoridades. LEVS. 18 de marzo.

Mientras tanto, entre las medidas que el Gobierno adoptó para paliar las consecuencias de comportamientos similares en el futuro figura la de que el EA fuera capaz de proporcionar una capacidad de control marginal del tráfico aéreo general. Con este espíritu, a lo largo del 2011 se continuó con el proceso de negociación con el Ministerio de Fomento para que cierto número de controladores aéreos militares pueda recibir la formación necesaria, negociaciones que no han finalizado todavía.

CENTENARIO DE LA AVIACIÓN MILITAR

El 15 de marzo de 1911 se llevó a cabo el primer vuelo de una aeronave militar en el entonces recién estrenado Aeródromo de Cuatro Vientos. El 18 de marzo de 2011, en el mismo lugar, en una mañana con una meteorología impecable y presidido por Su Majestad el Rey, un solemne acto dio el pistoletazo de salida a todo un año repleto de actividades conmemorativas. Su Majestad estuvo acompañado por la ministra de Defensa, el JEMAD, el SEDEF y un buen número de autoridades del Órgano Central, mientras el JEMA ejerció de anfitrión.

Un acto de tal relevancia requirió de una coreografía especial, contando con la presencia de aviones históricos, como el Nieuport IV-G, y uniformes de época. La PAPEA realizó saltos paracaidistas, tanto con el equipo de salto de los primeros paracaidistas de 1948 como con el más moderno equipo de exhibición. Los discursos corrieron a cargo de la ministra de Defensa, el JEMA y la periodista Mamen Asencio, que realizó una elegante glosa a la Aviación Militar.

El desfile aéreo para esta ocasión estuvo centrado en los aviones históricos, y fue la Fundación Infante de Orleans la encargada de realizarlo, poniendo la Patrulla Águila el broche de oro. Antes de finalizar el acto la Patrulla ASPA realizó una breve exhibición y Águila reapareció por los cielos de Madrid para poner el punto y final a las demostraciones aéreas. Tras descubrir una placa conmemorativa en la torre histórica de Cuatro Vientos, Su Majestad y todos los participantes pudieron disfrutar de una exposición de coches de época, un globo aerostático y toda una colección de aviones históricos, que abandonaron por un día su alojamiento en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica para representar de forma orgullosa el pasado glorioso de nuestra aviación militar. En el mismo acto se repartieron copias del número especial de la Revista Aeroplano dedicada al Centenario, mientras en el hangar se exponía una colección representativa de objetos históricos del Museo.

Después del brillante acto central realizado en Cuatro Vientos, cuna de la aviación militar española, tanto Granada como Salamanca han acogido eventos y celebraciones conmemorativas de especial significación, desde exposiciones a festivales aéreos, pasando por ciclos de conferencias, donde la gran afluencia de público ha sido una constante. Las actividades musicales también han formado parte de este centenario, que traspasa con sus actividades la barrera del año que estamos comentando.

Los premios Ejército del Aire 2011 estuvieron dedicados al Centenario, y durante la ceremonia de entrega, se rindió, de forma especial, tributo a todo el personal que ha formado parte de la Aviación Militar, tanto en el Ejército del Aire como en el de Tierra o en la Armada. Tal hecho quedó reflejado con la entrega de distinciones especiales al Jefe de Estado Mayor del Ejército de Tierra y al Almirante Jefe de Personal de la Armada, máximas autoridades representantes de ambos ejércitos, así como a los generales del Aire que habían ostentado previamente los cargos de JEMAD y JEMA.

OPERACIONES SOBRE LIBIA

Apenas se estaban apagando los ecos del acto del día anterior en Cuatro Vientos cuando la tarde

El P-3 Orion sigue participando en la operación Atalanta.

del 19 de marzo el rugido de los aviones despegando de Torrejón rompía el silencio de un día tan señalado familiarmente en nuestro país. El Gobierno de España había decidido participar con medios aéreos en la operación internacional para terminar con las matanzas indiscriminadas de civiles en Libia. El Ala 12 y el 47 Grupo habían recibido apenas unas horas antes orden de desplegar cuatro aviones F-18 y un cisterna B-707 hacia el teatro de operaciones para imponer una zona de prohibición de vuelo al amparo de las resoluciones de la ONU.

Estas no eran las primeras operaciones aéreas sobre Libia, puesto que tanto el Ala 31 como el 47 Grupo ya habían realizado sendos vuelos de repatriación de ciudadanos españoles desde Libia en el primer trimestre del año.



ARGOS fue la denominación del destacamento aéreo que se constituyó finalmente en la base aérea de Decimomannu, situada en la isla italiana de Cerdeña, y desde donde operaron de forma ininterrumpida los aviones españoles hasta el 29 de octubre, cuando se replegó a territorio nacional el último de los aviones cisterna. Con anterioridad, el 14 de octubre los F-18 volaron su última misión.

La contribución del EA a la operación bajo el control, inicialmente, del Mando de África de los EE.UU. con el nombre *Odyssey Dawn*, y posteriormente ya bajo mando OTAN, con el nombre *Unified Protector*, estaba formada por los citados aviones, que fueron complementados con un C-130 Hércules de reabastecimiento que desplegó en plena Semana Santa. La misión de los F-18, que en los meses que duró el destacamento fue cubierta por los cuatro escuadrones operativos de las Alas 12 y 15, consistió en volar misiones aire-aire para asegurar que ninguna aeronave del régimen libio empleara su poder destructivo contra la población civil, a la vez que proporcionaban escolta aérea a otras formaciones aliadas. En esta misión el EMAD delegó en el MACOM el control de las operaciones del destacamento.

Asimismo, el 23 de marzo desplegó un avión D.4 del Ala 48 a Decimomannu, avión y tripulación que constituirían el Destacamento VIGMA, cuya misión era la de proporcionar apoyo al componente naval en las tareas de vigilancia del tráfico marítimo para ejercer el embargo de armas al régimen libio. Dependiente del MAGEN, por este destacamento han pasado aviones y tripulaciones de las Alas 48 y 49.

No sería justo terminar este breve repaso por las operaciones sobre Libia sin mencionar al personal del GRUMOCA que desde el primer momento ha prestado sus servicios a ambos destacamentos, y al personal del Cuerpo de Intendencia que también prestó sus servicios en Italia. Igualmente, personal del EA proveniente tanto de unidades en España como destinado



Sendos cazas escoltaron a S.S. el Papa en su viaje de llegada y salida de España para asistir a la JMJ11.

en puestos OTAN, ha contribuido con su trabajo en las distintas estructuras de Mando y Control que se crearon ad-hoc para esta misión. Por último, tanto las unidades dependientes de la JMOVA como el CECAF se han encargado de proporcionar el imprescindible apoyo logístico para mantener la operatividad de las fuerzas desplegadas en Italia.

Al disminuir la intensidad de las operaciones, el Gobierno decidió retirar la contribución española de los cazas F-18, los cuales realizaron su última misión el día14 de octubre, y todo el personal del Ala 15 se replegó el 18 del mismo mes, siendo recibidos en Zaragoza por la ministra de Defensa. A partir de ese momento los hechos se precipitaron, pues el 20 de octubre Gadafi fue detenido por los rebeldes cuando trataba de escapar del cerco de Sirte, hecho desencadenante de la posterior desactivación de la operación *Unified Protector*. Los aviones de reabastecimiento que todavía operaban desde Decimomannu y el D.4 regresaron a territorio nacional el 29 de octubre, con lo cual se ponía fin a otro episodio exitoso del empleo del Poder Aéreo en la resolución de una crisis y a la participación de medios del EA con inmejorables resultados en una operación internacional.

Más de 500 militares del EA han participado en *Unified Protector* en los poco más de 7 meses que han durado los destacamentos, en unas circunstancias en las que, debido a las restricciones presupuestarias, el volumen de personal y material estuvo por debajo de los niveles habituales establecidos. Las unidades de F-18 han realizado 399 salidas y 1.566 horas de vuelo en esta operación. El 47 Grupo voló 162 salidas y 802 horas de vuelo, mientras que el Ala 31 realizó 665 horas de vuelo en 136 salidas. Por último las tripulaciones del D.4 han efectuado 88 salidas y casi 600 horas.



JORNADA MUNDIAL DE LA JUVENTUD (JMJ) 2011

La Base Aérea de Cuatro Vientos acogió los días 20 y 21 de agosto el acto central de la Jornada Mundial de la Juventud 2011 (JMJ11), que contó con la presencia de Su Santidad el Papa Benedicto XVI de visita en España durante cuatro días. Las cifras de personal participante, tanto en el acto central como en el resto de actividades programadas para esos días, no dejan lugar a dudas acerca del éxito de la convocatoria. Las calles de Madrid eran un bullir permanente de jóvenes venidos para la ocasión.

Las operaciones aéreas en Cuatro Vientos se vieron restringidas durante dos semanas, mientras que el acondicionamiento de las zonas próximas a la pista y el montaje del mastodóntico escenario necesitó del trabajo durante meses de diversos organismos y empresas fuera del ámbito del EA. La importancia y magnitud del evento implicó la participación de distintas autoridades de la Administración del Estado, coordinadas todas ellas desde el Ministerio de la Presidencia.

La Agrupación de la Base Aérea de Cuatro Vientos proporcionó apoyo al personal de todas las empresas de construcción y servicios, incluyendo el Servicio Militar de Construcciones y la Unidad Militar de Emergencias, encargadas de las labores previas y posteriores al acto; su personal, reforzado por otras unidades del área de Madrid, fue elemento clave en las tareas de seguridad de las instalaciones militares y el control del personal que accedía al acto a través de ellas. Mientras tanto, en el Pabellón de Estado del Aeropuerto de Barajas, EADA, UMAER y la Unidad de Música del ACAR Getafe participaron en las ceremonias de llegada y despedida de Su Santidad, que fue escoltado por cazas del EA en ambos viajes.

Sin entrar en disquisiciones sobre si se alcanzó o no la cifra de un millón de personas en el acto, no cabe duda de que la predisposición y buen hacer del personal de la Agrupación Base Aérea de Cuatro Vientos fue elemento clave para el éxito del evento.

OPERACIONES EN TERRITORIO NACIONAL

La misión más importante que tiene asignada el EA es la de contribuir a la seguridad y bienestar de los ciudadanos, ejerciendo el control del espacio aéreo de soberanía nacional, actividad a la que dedicamos una buena parte de nuestros recursos de personal, materiales y económicos. Además, nos ejercitarnos a diario en las operaciones aéreas que permiten tener a nuestro personal adecuadamente entrenado. Sólo mediante este entrenamiento continuo se pueden alcanzar las necesarias cotas de seguridad en el ma-

nejo de los sistemas que utilizamos, condición esencial de nuestra actividad.

El Sistema de Mando y Control, integrado plenamente en las estructuras de la OTAN, ha puesto de manifiesto su capacidad de vigilancia 24 horas diarias los 365 días del año gracias al potencial de sus unidades desplegadas por todo el territorio nacional y el de los centros logísticos que las apoyan, mientras que las unidades de caza, que han proporcionado los aviones y tripulaciones para intervenir en caso necesario, han actuado en más de cien ocasiones, la mayoría de ellas en salidas de entrenamiento para mantener engrasada la maquinaria y mostrar la disposición de emplearla cuando sea preciso.

Mientras que las unidades de caza en la Península han ido alternándose para cumplir con las misiones de Defensa Aérea, en Canarias el Ala 46 ha cubierto de forma permanente el servicio. El ejercicio Sirio, este año combinado con el Tormenta, ha permitido por una parte validar los procedimientos establecidos en los planes de defensa aérea, y por otra entrenar a la cadena de mando en su labor de dirección y conducción de operaciones. Durante el ejercicio conjunto FOCEX, realizado en el último trimestre y dedicado a la validación de la estructura de mando de la Fuerza Conjunta de Reacción Rápida, el Mando Componente Aéreo desplegado en diversas localizaciones en el Sur de España, utilizó por primera vez los medios desplegables de reciente dotación que le han permitido ejercer sus funciones en un ambiente expedicionario.



Por su parte, las DACT en Canarias, los ejercicios de tiro aire-aire y aire-suelo, el entrenamiento en apoyo aéreo cercano que proporcionan el ejercicio Acuario y la preparación previa al despliegue en Afganistán de los equipos TACP, unido a las misiones de adiestramiento diario y a la participación, cada vez más escasa, en maniobras en el extranjero, permiten que nuestro personal mantenga un alto nivel de preparación. Y otro tanto se puede decir del resto de las unidades de combate y apoyo al combate, las cuales, además de soportar el peso de apoyar de forma permanente destacamentos en zonas de operaciones, han mantenido los niveles adecuados de aviones y personal instruido para realizar sus operaciones diarias. Como muestra de tales esfuerzos, la Jefatura de Movilidad Aérea ha gestionado 3.500 salidas y más de 6.000 horas de vuelo de la flota de aviones de transporte.

La seguridad en la operación de los medios y sistemas de dotación ha sido y continuará siendo el pilar básico sobre el que se asienta la operación del EA y, a pesar de la difícil coyuntura económica, se han realizado ímprobos esfuerzos por mantener unos niveles de sostenimiento adecuado a los sistemas de armas y la necesaria instrucción y adiestramiento del personal. El trabajo y dedicación de todo el personal del EA ha contribuido a que se haya podido disponer de los recursos humanos, materiales y económicos calidad y cantidad suficiente, manteniendo las tasas de accidentalidad muy bajas.

Mientras tanto, en la Base Aérea de Albacete, el

JMJ11. Vista general de Cuatro Vientos el día 21 de agosto.



125.000 movimientos aéreos en la FSB de Herat.

TLP ya está consolidado en su funcionamiento, habiéndose realizado 4 cursos de vuelo y 12 teóricos, con un índice de salidas superior al 90% de las programadas, e incluyendo los vuelos nocturnos como una rutina más en la realización del curso. Los informes de los participantes expresan la satisfacción por los resultados obtenidos, así como la sintonía entre los escenarios planteados y las condiciones en las que se desarrollan los conflictos actuales.

OPERACIONES EN EL EXTERIOR

En la operación para la reconstrucción de Afganistán el EA sigue liderando la Base de Apoyo Avanzado (FSB) de Herat. Los más de 200 militares de nuestro ejército que a diario realizan su actividad en la FSB han pertenecido a tres contingentes distintos (18º, 19º y 20º). En la FSB de Herat continúan operando los Destacamentos MIZAR, con uno o dos aviones C-130 Hércules del Ala 31, y HELISAF, con tres helicópteros Super Puma del Ala 48 (con refuerzos de otras unidades de helicópteros), además de otros medios aéreos españoles y aliados. El aeropuerto de Herat continúa con un crecimiento sostenido en todos los indicadores de actividad aeronáutica, tanto civil como militar.

Entrega de ayuda humanitaria



El Destacamento ALCOR, dotado con un C-295 del Ala 35, se replegó a territorio nacional el 22 de junio, dejando tras de sí cuatro años de operación ininterrumpida en Herat, 2.500 horas de vuelo y el trabajo de los más de 400 componentes de las unidades que han pasado por él. Mientras tanto EZAPAC, EADA, y UMAER han proporcionado personal a los diferentes destacamentos mencionados. El hospital Role 2 ha continuado prestando servicio sanitario a todo el personal desplegado en la Base de Apoyo Avanzado.

Desde el 20º contingente un teniente coronel ejerce el mando del Grupo Aéreo Avanzado de Qala-e-Naw, elemento que aglutina a la Escuadrilla de Servicios Aeronáuticos de la Base de Apoyo Provincial (PSB) y a los equipos TACP encargados de realizar las conducciones que proporcionan apoyo aéreo cercano (CAS) a las tropas españolas y afganas desplegadas en la provincia de Badghis.

Por otro lado, el Destacamento ORIÓN mantiene su despliegue en Yibuti como parte de la contribución española a la operación ATALANTA de la Unión Europea. Durante el año 2011 un avión P-3 ha sido el encargado de realizar las misiones de vuelo, operado, mantenido y apoyado por los 52 militares que constituyen el destacamento. El año 2011 comenzó con el 8º contingente y finalizó el año con el 12º. El Jefe del Destacamento lo es también del TG 465.1, y por lo tanto encargado de coordinar las misiones de las aeronaves de patrulla marítima de las fuerzas desplegadas en la zona.

Mientras tanto, el Ala 48 sigue apoyando a la operación de los dos aviones D-4 de que dispone la Guardia Civil, ya sea volando desde la Península, o en destacamentos en Italia o en Mauritania. Así mismo, otros organismos del Estado reciben nuestro apoyo en actividades de lucha contra el crimen organizado. Por último dos aviones CL-415 del 43 Grupo participaron en la extinción de incendios en Grecia a finales de agosto.

Para mantener la operatividad de todos los destacamentos en el exterior se han empleado más de 3.000 horas de vuelo y se han programado casi 600 misiones de aviones de transporte militar o civil a lo largo del año 2011.

PERSONAL

En el ámbito de la gestión del personal, diversos aspectos son destacables en la actividad del año 2011. La entrada en vigor de la Ley de Derechos y Deberes de los Militares, aprobada con un amplio consenso parlamentario es la novedad legislativa más importante. Así mismo, el nuevo reglamento de destinos, aprobado por el RD 456/2011, introduce cam-

bios sustanciales en la forma tradicional de gestionar el recurso humano. El año 2011 será el primero en el que se aplique el nuevo sistema del informe personal de calificación (IPEC), elemento que tiene mucha influencia en las evaluaciones y clasificaciones a las que está sometido todo el personal de las Fuerzas Armadas.

Respecto a la formación de personal para las distintas escalas y cuerpos del EA, el año 2011 ha visto cómo se consolidaba el nuevo modelo de ingreso y formación en el Academia General del Aire (AGA), y ya tenemos dos promociones formándose al amparo del nuevo sistema. Mientras tanto, en la Academia Básica del Aire (ABA) este año ha significado un cambio importante en su funcionamiento. El nuevo sistema de formación para los suboficiales del EA, que implica una duración de tres años académicos y la obtención de un título superior en Formación Profesional, ha provocado un proceso de transición del sistema antiguo al nuevo. En la práctica esto se traduce en que en el año 2011 han ingresado en la ABA dos promociones simultáneamente, una con cada tipo de plan de estudios (2 ó 3 años), como solución para garantizar que no se produzcan discontinuidades en la salida de sargentos en los siguientes años. Es fácil de comprender que el mayor número de alumnos y la coexistencia de los dos planes de estudios va a significar un esfuerzo extraordinario para el personal y las instalaciones de la ABA.

Respecto a la formación de tropa, la reducción de las plantillas, debido al escenario económico, ha tenido como consecuencia una disminución considerable de la oferta de puestos para "Militares de Tropa y Marinería", lo que unido al aumento de la demanda ha permitido que los Centros de Selección de las Subdelegaciones de Defensa realicen un proceso selectivo completo de los candidatos, que se traduce en un aumento de la edad y del nivel educativo del personal que ingresa, todo esto el año en que se ha celebrado el décimo aniversario de la suspensión del servicio militar obligatorio en España.



Vuelo en zona de operaciones

En la enseñanza de perfeccionamiento, el año 2011 ha visto como se impartía por primera vez el curso de capacitación para el ascenso a "Brigada del EA". Este curso, resultado de la aplicación de la Ley 39/07 de la Carrera Militar, es obligatorio para el ascenso a Brigada a partir del ciclo 2012. Han sido convocados 290 profesionales del EA, con una fase "online" a distancia de siete semanas, y una presencial en la ABA de una semana. Este proceso ha aumentado la ya excepcional carga de trabajo de la ABA en el curso académico 2011-2012.


Llegada a Getafe del Destacamento ALCOR tras su repliegue a territorio nacional. 22 de junio.

Acto de celebración del Día de las Fuerzas Armadas en Málaga.

Respecto a las adaptaciones orgánicas, cabe destacar que en 2011 la Base Aérea de Son San Juan y el 801 Escuadrón se fusionaron para formar el Ala 49, manteniendo su despliegue. La Unidad había sido creada por la Instrucción del JEMA 56/2009.

MATERIAL

En el aspecto de la gestión de los recursos materiales, el año 2011 se ha caracterizado por las duras condiciones impuestas por la crisis económica, que por tercer ejercicio consecutivo se ha venido padeciendo. Las necesidades financieras para el sostenimiento de los Sistemas de Armas han sido muy superiores a la dotación presupuestaria disponible para este ejercicio 2011, mientras que no disminuyeron proporcionalmente los niveles operativos requeridos para las flotas del EA. La solución para 2011 se ha obtenido con escaso margen y, sin duda, tanto ecuación como solución serán mucho más complejas en 2012.



Profundizando en detalles de los grandes programas, y en concreto respecto del Eurofighter, cabe mencionar que el EA ha recibido 6 aviones en el año 2011, con lo cual ascienden a 40 los aviones entregados al amparo de este programa. Toda la flota dispone de capacidad aire-aire y de lanzamiento de bombas de precisión GBU-10 y EGBU-16, y se prevé que la capacidad de autoiluminación láser se consiga a lo largo del año 2013. Mientras tanto, continúan las labores para la implantación de este sistema de armas en el Ala 14, que ya cuenta con un grupo inicial de pilotos y mecánicos formados en el avión y operando desde la Base Aérea de Morón de la Frontera. Cabe destacar que a principios de 2011 tuvo lugar en Múnich una ceremonia para celebrar el hecho de que la flota de Eurofighter ha superado el hito de las cien mil horas de vuelo, mientras en noviembre fue recepcionado de forma oficial y solemne por el EA el avión número 300 de serie, en concreto el C.16-48, avión asignado a la flota del Ala 11.

Respecto al programa A-400M, después de las incertidumbres sufridas en ejercicios anteriores, fruto del proceso de renegociación de precios y entregas, en el mes de abril se firmó el nuevo acuerdo de producción que despeja las dudas y allana el camino para el avión de transporte que se ensambla en Sevilla. En el año 2016 el EA recibirá el primer avión, alargándose las entregas hasta el año 2022.

En referencia al programa de modernización del F-18, a lo largo de 2011 se ha trabajado en los tres últimos aviones de producción del Ala 15, mientras se continúa con el programa de mantenimiento mayor y la instalación del equipo que permite a los aviones operar en entornos de red bajo el protocolo Link 16.

Tanto la nueva "suite" de guerra electrónica como el Link 16 se han utilizado con éxito en la operación *Unified Protector*. Por otro lado, en el último trimestre se ha recepcionado de forma definitiva la estación desplegable del segmento de tierra del Reccelite, sistema de reconocimiento electro-óptico con que está dotada el Ala 12.

El 2011 también ha sido testigo de la continuación del programa de modernización de la estructura del F-5 que opera el Ala 23. Tal programa implica cambios en las alas y fuselaje del avión, y queda únicamente pendiente para futuros ejercicios la contratación de las modificaciones de tres fuselajes. En lo que respecta a los aviones de patrulla marítima, continúan los trabajos de modernización y mantenimiento de estructura en los P-3M, y en el mes de abril un nuevo avión CN-235 ha comenzado su conversión a D-4, iniciándose de esta forma la segunda fase del programa.

En referencia a los aviones de transporte, la flota de aviones C-130 Hércules continúa con su programa de extensión de vida, para hacer compatible la utilización del avión con el retraso en las entregas del A-400M, mientras la de C-295 continúa con el desarrollo de las mejoras en los medios de protección de guerra electrónica.

Con respecto al programa SIMCA, además de los trabajos de integración en el sistema ACCS de la OTAN, se continúa con el proceso de modificación de la infraestructura para separar asentamientos de zonas técnicas en dos de los Escuadrones. En este ámbito, la gran novedad del año ha sido la recepción de los módulos desplegables referentes al centro de operaciones aéreas y al centro de control (AOC-D y ARS-D), a los cuales ya se ha hecho referencia. También se ha llevado a cabo la contratación de diferentes radioayudas.

En lo concerniente a los programas principales de armamento cabe mencionar que ya han sido recepcionadas todas las unidades de Taurus, se continúa con las entregas del IRIS-T, y está previsto que en 2012 termine el desarrollo del Meteor. Por su parte se han seguido cursando pedidos de bombas EGBU-16.

En el apartado de infraestructuras, durante el año 2011, se han asfaltado y recrecido las pistas de Albacete y Getafe, mientras en la ABA se ha continuado trabajando para adecuar sus instalaciones a las necesidades derivadas del incremento del número de alumnos y duración de los cursos.

RELACIONES SOCIALES

La necesidad de priorizar los recursos a favor del adiestramiento ha afectado de lleno a la disponibilidad de medios aéreos para participar en exhibiciones y demostraciones. Esta obligación moral de austeridad se ha reflejado en la práctica ausencia de grandes festivales aéreos en bases militares durante el año, a excepción de los relacionados con la celebración del Centenario de la Aviación Militar.

Aunque reducidas en número, las tres patrullas acrobáticas, Águila, Aspa y PAPEA han continuado con su trabajo de mostrar la imagen del EA en cuantas exhibiciones han participado. Mientras tanto, el Ala 15 ha cumplido 25 años con el F-18, y diversas unidades, entre las que se pueden mencionar el EVA 10, la ESTAER, y las Alas 12 y 15, han recibido su Guión en ceremonias solemnes apadrinadas por personalidades de relevancia.

Durante el año 2011 Su Alteza Real el Príncipe Felipe ha visitado de forma oficial la Base Aérea de Matacán y el TLP (Tactical Leadership Programme) en la Base Aérea de Albacete, además de la visita de trabajo que realizó a la Academia Básica del Aire. El Día del Suboficial este año se celebró en Santander a finales del mes de noviembre. En esta ocasión se ho-



Programa de RNE "España Directo", transmitiendo desde el Ala 12 momentos antes del "briefing" general del desfile aéreo del día de la Fiesta Nacional.



Visita del Príncipe de Asturias al TLP.



Acto de entrega de premios a la seguridad en vuelo, excelencia en el sostenimiento y seguridad en el manejo de las armas.

menajeó la figura del sargento primero Luis Vélez Tarano, fallecido el 12 de octubre de 1980 en el accidente de un hidroavión Canadair CL-215 del 43 Grupo en las proximidades del pantano de Beniarrés, Alicante.

Respecto a las acciones de difusión de la cultura militar cabe mencionar el elevado número de visitas que las distintas unidades, centros u organismos del EA han recibido durante el año, algunas de las cuales quedan reflejadas en el noticiario de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica o en el de la página "web" del EA. En el mes de febrero se celebró un acto en la Base Aérea de Torrejón donde el Jefe de Estado Mayor, con la presencia de la ministra de Defensa, recepcionó la ayuda humanitaria que a lo largo del año se ha ido transportando y distribuyendo entre los muchos necesitados de Afganistán.

Como ya se ha mencionado, la ceremonia de entrega de la trigésima tercera edición de los Premios Ejército del Aire tuvo por motivo central el Centenario de la Aviación Militar, evento del cual esta Revista dio cumplida cuenta en su número de noviembre. Excepcional también es la obra de recopilación que el número especial de la revista Aeroplano, con el número 29, dedica al Centenario de la Aviación Militar. Asimismo, Correos emitió una colección de sellos dedicada al Centenario de la Aviación Militar Española que fue presentada en el marco de la XLIII edición de la Feria Nacional del Sello celebrada en la Plaza Mayor de Madrid. Por su parte el seminario internacional de la Cátedra Kindelán, realizado en el mes de noviembre, centró sus trabajos en el Poder Aeroespacial y su relación con las Operaciones Especiales.

Recuerdo para los anteriores JEMAD y JEMA en la entrega de los Premios Ejército del Aire.

El día de las Fuerzas Armadas se celebró en Málaga, si bien las restricciones presupuestarias privaron a la ciudadanía de un desfile militar muy demandado por los asistentes. Mientras tanto, otro hecho destacado del año 2011, la víspera del desfile del Día de la Fiesta Nacional, Radio Nacional de España emitió en directo desde las instalaciones del Ala 12 su programa España Directo, en el cual la periodista Mamen Asencio entrevistó al Jefe de Estado Mayor, al Jefe del MACOM, y a otros participantes en el desfile aéreo y terrestre. Y es que este año, una vez más, la tribuna de autoridades del desfile volvió a cambiar de lugar, situándose para la ocasión en la Plaza de Neptuno. A pesar de tener peores referencias visuales, el desfile aéreo se realizó con brillantez, cumpliendo con precisión los objetivos de tiempo y lugar. El desfile terrestre fue en sentido contrario a años anteriores, y la ligera pendiente cuesta arriba no supuso ningún problema habida cuenta de la sombra que la abundante vegetación del paseo proporcionó a los participantes. El programa de radio, así como otra serie de programas emitidos por los medios de comunicación están disponibles en forma de "podcast" en la página web del EA.

Carga de ayuda humanitaria para Afganistán.

Actividad extraordinaria fue también la reunión del Observatorio de la Mujer en el CLOIN, que contó con la presencia de la ministra de Defensa. El Salón de Honor del Cuartel General, además de acoger los actos habituales, sirvió también de marco para la presentación del libro del Plan de Diplomacia de Defensa en el mes de julio, y para la recepción de los agregados de defensa con motivo del Día de la Fiesta Nacional la víspera del 12 de octubre.

En un plano mucho más institucional, recibimos la visita oficial del Jefe de la Fuerza Aérea de Pakistán, invitado por nuestro Jefe de Estado Mayor. Altas autoridades de los países clientes del A-400M visitaron la línea de montaje final del avión en Sevilla acompañados por el JEMA, quien también acompañó a otras autoridades que asistieron al día de visitantes distinguidos durante el curso de estandarización de rescate con helicópteros que, patrocinado por el Grupo Aéreo Europeo, se llevó a cabo en las instalaciones del TLP en Albacete. Además de ello, el JEMA visitó Turquía para participar en la reunión anual de EURAC y en los actos de celebración del 90 aniversario de la creación de la Fuerza Aérea turca. Estuvo en el Reino Unido en la reunión de Jefes de Estado Mayor del Grupo Aéreo Europeo, y participó en la reunión de Jefes de Estado Mayor del Aire de la iniciativa 5+5 que se celebró en Malta. Numerosas han sido las visitas de trabajo que el JEMA ha realizado a las unidades del EA, especialmente a las más pequeñas, como polvorines y Escuadrones de Vigilancia Aérea, así como a todas las instalaciones situadas en los archipiélagos.



EL CAMINO A SEGUIR

Una vez repasadas las actividades más destacadas que hemos realizado durante el año 2011, es preciso finalizar este resumen echando la vista hacia el futuro. Como ya se ha mencionado anteriormente, el cambio de año ha coincidido con el cambio de legislatura, y ya se ha producido el de las más altas autoridades del Ministerio y del EMAD. La aprobación de los presupuestos generales del estado, prevista para el mes de marzo, nos impide saber hoy cómo afectarán las anunciadas medidas de ajuste financiero de las cuentas del estado a la dotación de recursos económicos para el ejercicio 2012. A pesar de ello, esta difícil situación a la que nos vamos a enfrentar no es nueva y debemos seguir haciendo lo posible, cada uno en su ámbito de actuación, con realismo, austeridad y espíritu de servicio para que incluso en las condiciones más difíciles podamos seguir cumpliendo con la misión que nuestra nación nos tiene encomendada. Lo que en términos aeronáuticos se puede traducir, simplemente, por mantener nuestra capacidad de ir por delante del avión. ■

noticiario noticiario noticiario



VISITA DE LA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE INGENIERÍA AERONÁUTICA (ETSIA) AL ALA 12 Y A LA ESCUELA DE TÉCNICAS AERONÁUTICAS DE LA BASE AÉREA DE TORREJÓN

El 13 de enero más de cuarenta alumnos de ingeniería aeronáutica visitaron las instalaciones del Ala 12 y la ESTAER en la Base Aérea de Torrejón.

Esta visita se encuadra dentro de las actividades contempladas en la Cátedra de Estudios de la Defensa "Ingeniero General Antonio Remón y Zarco del Valle", creada por convenio entre el Ministerio de Defensa y la Universidad Politécnica de Madrid.

La visita comenzó en el Ala 12 donde profesores y alumnos fueron recibidos por el coronel de la unidad, Miguel Ángel Martín Pérez, acompañado del teniente coronel jefe de material y del suboficial mayor. Tras una charla informativa sobre la misión del Ala 12 y el trabajo que los ingenieros desarrollan, realizaron un recorrido por las principales instalaciones; de este modo, en el Taller de Motores atendieron a las explicaciones del subteniente Horacio sobre el funcionamiento del motor del F- 18 y en el Hangar nº2 de la Escuadrilla de Revisiones y Reparaciones (ERR) el capitán Megías les habló de las tres inspecciones principales a las que se somete la aeronave a las 100, 200 y 400 horas de vuelo en las que se revisan las partes críticas del avión, realizando tanto los trabajos que el fabricante había plasmado en Órdenes Técnicas de Cumplimentación en Plazo, como aquellos que debido a la experiencia del personal de la unidad se consideran necesarios y están reflejados en Instrucciones Técnicas Locales propias de la Unidad.

Por último, los alumnos pudieron ver en grupos la cabina del F-18 atendiendo las explicaciones del teniente coronel jefe de Material Francisco Javier Vidal.



A continuación, el grupo se dirigió a la ESTAER donde, tras la recepción por el coronel director Agustín Arias González, se realizó una presentación general a cargo del Comte. Oliva, sobre la enseñanza en el Ejército del Aire, los planes de estudios que siguen los ingenieros que ingresan en el E.A. y las distintas vacantes que pueden ocupar a lo largo de su carrera en las Fuerzas Armadas.

Presenciaron distintas actividades que realizan los alumnos ingenieros en el E.A. dentro de la asignatura Instrucción y Adiestramiento, como es el funcionamiento del simulador de tiro y el entrenamiento de distintas habilidades de supervivencia necesarias para zona de operaciones.

Finalizado un pequeño recorrido por el aula magna y la biblioteca de la ESTAER, el coronel quiso despedirse de profesores y alumnos resaltando la importancia de las instituciones dedicadas a la enseñanza y el orgullo que supone para la ESTAER el poder recibir a estos estudiantes que representan el futuro del ejército y de la nación.

INAUGURACIÓN EN LA ESTAER DE LA FASE DE FORMACIÓN MILITAR PARA EL CUERPO DE INGENIEROS DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El 14 de enero tuvo lugar en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) de la Base Aérea de Torrejón la inauguración de la fase de formación militar de carácter específico para la Escala de Oficiales y Técnica del Cuerpo de Ingenieros del Ejército del Aire, que cuenta este año con 15 alféreces alumnos.



El acto, fue presidido por el general subdirector de Gestión de Mantenimiento de la Dirección de Mantenimiento del Mando del Apoyo Logístico José Vicente Bisbal Boix, al que acompañaron el general jefe de la Agrupación y de la Base Aérea de Torrejón, Luis Miguel Yagüe Herreros y el coronel director de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas Agustín Arias González.

Comenzó con unas palabras del coronel director de la ESTAER, en las que dio la bienvenida en su nombre y en el de todos los componentes de esta Escuela, que con el desempeño de sus cometidos contribuyen a que los Alumnos puedan completar su enseñanza de formación y perfeccionamiento.

A continuación el general Bisbal impartió su lección

sobre modernización de aeronaves, destacando la importancia de pensar en términos de ciclo de vida y coste, previo a la adquisición o fabricación de un sistema de armas, y que este ciclo es recogido en el PAT, –documento de origen americano, compuesto de 8 hitos y 8 fases–.

Argumentó que como todos los aviones sufren muchas modificaciones a lo largo de su vida operativa, y dependiendo de la filosofía del sistema de armas y del proceso de adquisición (comercial –F1 o Mirage 3–, o militar –F18–), esos cambios pueden ser opcionales o de cumplimiento obligatorio.

Sobre la modernización sostuvo que mientras ahora los sistemas de armas adquiridos son difíciles de optimizar, la actualización que se llevó a cabo en los 90, implicó una gran modernización tecnológica: sustitución del radar, incorporación de sistemas de guerra electrónica, computadores, centrales inerciales, equipos de programación de misión…, citando el F5 como ejemplo que supuso un cambio en toda la aviónica y que aún actualmente está modificando su estructura.

Después de dicha lección inicial, el coronel de la ESTAER se dirigió a los alumnos para pedirles que reflexionaran sobre los estudios adquiridos en esta Escuela, –incluso sobre las renuncias personales que hayan tenido que hacer–, como contribución a la adquisición de los conocimientos técnicos que repercutirán en la operatividad de los sistemas de armas, sin olvidar los valores militares que les ayudarán a asumir la responsabilidad de sus nuevos cometidos.



VISITA OFICIAL DEL GENERAL JEFE DEL SISTEMA DE MANDO Y CONTROL A UNIDADES DE SU MANDO

Continuando con el programa de visitas oficiales a las Unidades del Sistema de Mando y Control, desde el 18 de enero .el general jefe del Sistema, José Luis Triguero de la Torre, ha realizado su primera visita oficial a las siguientes UCO's del mismo: EVA-2, EVA-5, GRUALERCON, EVA-21, EVA-22, EVA-4, EVA-7, EVA-9, EVA-3, EVA-10 y EVA-13.

El programa incluyó una exposición de los jefes de Unidad sobre personal, medios, capacidades y problemática de las mismas, una reunión del general con todos sus componentes y un recorrido por las instalaciones, durante el cual saludó al personal en sus puestos de trabajo.

El general atendió las preguntas de los asistentes, les explicó los objetivos del Sistema de Mando y Control para el futuro y les felicitó por su profesionalidad y entrega al Servicio, gracias a los cuales el Sistema mantiene una elevadísima disponibilidad operativa.

Las visitas concluyeron con la firma del general en los libros de honor de las unidades.

EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES, HOMENAJE A LOS CAÍDOS EN VIALES DE LA BASE AÉREA DE ALBACETE Y ALA 14



El 20 de enero tuvo lugar en la Base Aérea de Albacete un acto de exaltación de virtudes militares y de homenaje a los que dieron su vida por España, así como la dedicatoria de las nuevas calles que dan acceso a las instalaciones del TLP, en memoria del personal de la Unidad fallecido últimamente en acto de servicio (capitanes Esteban Calonje, Negrete y Carbonell, y teniente Álvarez Cubillas).

Los actos se iniciaron con un oficio religioso por el eterno descanso de los pilotos fallecidos, y fueron presididos por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz, acompañado por el GJMACOM, teniente general Juan Luis Abad



Cellini. Tras recibir los honores de ordenanza y pasar revista a las fuerzas, tuvo lugar una glosa de las Reales Ordenanzas, la interpretación del himno del Ejército del Aire, una alocución del jefe del Ala, coronel Francisco Javier López Cillero, y un homenaje a los que dieron su vida por España. Una vez trasladados al lugar de dedicatoria de las calles, el jefe de Estado Mayor del Aire, acompañado de los familiares de los pilotos fallecidos, procedió al descubrimiento de las placas, pronunciando, asimismo, una alocución. Finalmente, tuvo lugar una comida en el pabellón de oficiales.

VISITA AL CENTRO DE GESTIÓN DEL STM Y CONSIS-PRADO DE LOS ALUMNOS QUE ESTÁN REALIZANDO LA FASE CIS EN LA EMACOT

El 3 de febrero se realizó la visita al Centro de Gestión del STM y CONSIS Prado, de los alumnos de 5º curso de la 62ª promoción de CGEA-EOF y 2º curso de la 62ª promoción CGEA-EOF PI (SDA) que están realizando la fase CIS en la EMACOT. La comisión estaba constituida por dos profesores y 13 alféreces alumnos de la Escala de Oficiales que realizan la fase CIS de su Plan de Estudios de Formación.

Fueron recibidos por el teniente coronel 2º jefe del Centro quien pronunció una breve alocución de bienvenida.A continuación, el comandante jefe de Operaciones impartió una conferencia sobre el funcionamiento del centro y los planes de futuro en cuanto a la inminente puesta en marcha del SIM (Sistema de Información Militar).

Posteriormente, se ofreció un café de bienvenida asistiendo los diferentes comisionados del las diferentes áreas del Centro por los nombrados al efecto.

A continuación, se procedió a la visita de los nuevos servidores del SIM y de la zona de gestión de enlace satélite, donde el capitán responsable del área realizó una presentación sobre su organización y funciones. Más tarde visitaron las distintas dependencias y equipos de que disponen.

Concluyó la visita en el Centro de Control y Coordinación del Sistema de Mando y Control Militar (C3S).





EJERCICIO PROTEX 01/11

Durante la semana del 7 al 13 de febrero la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire se ha desplazado hasta la localidad de Espinosa de los Monteros (Burgos) para la ejecución del ejercicio PROTEX 01/11.

Se han desarrollado actividades enfocadas a la vida y movimiento en montaña, con la práctica de refugios en nieve y raqueteo, refugios naturales, cobertizos, trampeo... completando las mismas con marchas de endurecimiento y combate en población.

Durante el desarrollo de las actividades se contó con la visita del general jefe de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire Ángel Moreno Josa y del coronel jefe del Grupo de Seguridad de la ACGEA José Miguel Jiménez García, quienes participaron de la actividad de raqueteo con los miembros de la Escuadrilla de Honores del EA.

No podemos finalizar sin expresar nuestro más sincero agradecimiento por el apoyo y cariño recibido por el Ayuntamiento de Espinosa de los Monteros y sus ciudadanos, así como del personal del EVA nº 12, sin los cuales no sería posible el desarrollo de este tipo de ejercicios preparatorios para las actividades operativas que la Escuadrilla de Honores del GRUSEG realiza tanto dentro como fuera del territorio nacional.

CONFERENCIA DEL DIRECTOR DEL GABINETE TÉCNICO DE LA SECRETARÍA GENERAL DE POLÍTICA DE DEFENSA EN LA ESTAER

El 9 de febrero el general de división Juan A. Moliner González, director del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Política de Defensa, visitó la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) e impartió la conferencia "La política de seguridad y defensa de España".

Esta actividad se encuadra dentro de un ciclo de conferencias generales en la ESTAER, con el fin de complementar la formación militar específica de los alféreces alumnos para la Escala de Oficiales y Técnica del Cuerpo de Ingenieros del Ejército del Aire, así como para los sargentos alumnos en su especialidad de informática, ambos grupos cursando sus estudios en la ESTAER.

El general Moliner se refirió a las actuaciones del Ministerio de Defensa en materia de política de defensa, resaltando la idea de que la globalización hace necesario extender la seguridad nacional más allá de nuestras fronteras, y es imprescindible desarrollar una visión de conjunto para que todas las misiones en las que participan las FFAA formen parte del día a día en lugar de considerarlo algo lejano o externo a nuestras actividades.



Tras la conferencia, el general Moliner contestó a las preguntas planteadas por los alumnos y personal de la Escuela.

CONMEMORACIÓN DEL 85 ANIVERSARIO DEL PLUS ULTRA EN BUENOS AIRES

El 10 de febrero, el Instituto Nacional Neweriano, con el apoyo de la Agregaduría Aérea de España, ha celebrado un acto para rememorar el 85 aniversario de la llegada del vuelo del Plus Ultra a Argentina. El acto que, con notable éxito de asistencia, se realizó en la Cancillería de la Embajada de España, fue presidido por el embajador de España en la República Argentina Rafael Estrella al que acompañaban, entre otros, el presidente del Instituto Nacional Neweriano Roberto Martínez y el agregado aéreo a la Embajada de España coronel Miguel Ángel Pérez Herrero. Consistió principalmente en la proyección de un video conmemorativo del hecho y una conferencia sobre el vuelo del Plus Ultra impartida por el capitán de navío Aviador Naval (retirado, Veterano de Guerra de Malvinas) Juan José Membrana.



El Dornier Wal "Plus Ultra", tripulado por el comandante Ramón Franco, capitán Ruiz de Alda, teniente de navío Durán y el soldado mecánico Rada, partió de Palos de la Frontera (la misma localidad de la que había salido Cristóbal Colón en su primer viaje) el día 22 de enero y, después de realizar un largo viaje de 10.279 kilómetros en 59 horas y 30 minutos, arribó a la ciudad de Buenos Aires el día 10 de febrero de 1926, aunque realmente era esperado el día 9. Fueron recibidos con una gloriosa acogida de la población, hasta el punto de que el mismo presidente de la República Marcelo Torcuato de Alvear dejó sus vacaciones veraniegas en Mar del Plata para estar presente en la llegada del vuelo. Como parte del recibimiento, que para algunos cronistas de la época fue la noticia del año, se erigió un monumento en la costanera de la ciudad como testigo eterno de tal acontecimiento, y hasta Carlos Gardel dedicó un tango al hidroavión titulado "El vuelo del Águila". El Rey Alfonso XIII donó el Plus Ultra a la Armada argentina donde sirvió como avión correo hasta ser retirado del servicio. Hoy el hidroavión se encuentra en el Complejo Museográfico Enrique Udaondo de la localidad de Luján.



CONFERENCIA DEL DR. KOVACS

El 16 de febrero, el personal de la Base Aérea de Cuatro Vientos tuvo el privilegio de asistir a una conferencia impartida por Francisco Kovacs, director de la Red Española de Investigadores en Dolencias de la Espalda (REIDE) y presidente del Patronato de la Fundación Kovacs (www.kovacs.org), del cual es presidente de honor S. M. el Rey.

El Dr. Kovacs accedió inmediatamente a la invitación del coronel José de Andrés Cuadra, jefe de esta Unidad, por su relación personal con las Fuerzas Armadas como teniente de las antiguas Milicias Universitarias en la década de los 80.

El impresionante curriculum vitae del doctor, avalaba de por sí su exposición sobre la "Mejora de la Salud laboral por dolor de espalda". Aún así, de forma amena, cercana e interesante trató las causas, los tratamientos y la prevención de un problema tan extendido como éste. Fueron varios los aspectos que sorprendieron de alguna forma a los presentes por su diferencia con pensamientos pretéritos, como la actitud ante el dolor, los consejos prácticos, la evolución histórica del conocimiento de esta dolencia y la diversidad de estudios científicos realizados sobre esta materia.



La relevancia e interés despertado por esta conferencia quedó patente en el número y diversidad de intervenciones realizadas en el turno de ruegos y preguntas. Para finalizar, un detalle más de cercanía y amabilidad del ilustre doctor fue que contestara, no sólo a la tan esperada pregunta de cuál era en su opinión el colchón ideal, sino conseguir saber cuál era el que usaba a diario.

Como muestra de agradecimiento por su altruista presencia en esta Unidad, pese a su apretada agenda, el coronel jefe de la Base Aérea le hizo entrega de varios obsequios, de entre los cuales destacó un estupendo trabajo de fotocomposición con la imagen del Dr. Kovacs junto a la centenaria torre de Cuatro Vientos, cuna de la Aviación Militar española, vistiendo el mono de vuelo de la época, cuyo montaje fue obra del personal del laboratorio del CECAF.

CONFERENCIA DE NASA EN LA ETESDA



El 18 de febrero, se impartió una conferencia (dentro del ciclo que la Escuela tiene programado a lo largo del curso académico), a cargo de Chris Hasselbring , representante de United Space Alliance, que versó sobre los procesos de lanzamiento y aterrizaje de las distintas lanzaderas espaciales llevadas a cabo por Nasa en sus misiones en los últimos tiempos. En dicha conferencia, impartida en inglés, se mostraron interesantes imágenes y videos sobre las misiones, así como gran profusión de datos sobre las lanzaderas espaciales. Completaban la delegación de la Nasa que visitó la ETESDA, Manuel Millan Mayol (POC Nasa-Gobierno español) y Chris Mulkey (empleado de Nasa en la Base Aérea de Zaragoza).

La presencia del personal de NASA en estos días se debe a que esta semana se va a producir una de las misiones de NASA, y la Base Aérea de Zaragoza, que posee una de las pistas de aterrizaje más largas de toda Europa, se considera como uno de los puntos alternativos de aterrizaje de la lanzadera espacial en caso de producirse una emergencia durante el despegue y antes de entrar en órbita. Se da la circunstancia que esta va a ser la penúltima misión de las lanzaderas, puesto que la NASA ha decidido volver al antiguo sistema de lanzamiento de cápsulas espaciales, por motivos presupuestarios.



EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES Y CONMEMORACIÓN DEL 75 ANIVERSARIO DEL RAID CAMAGÜEY-SEVILLA, EN EL ACAR TABLADA



El 18 de febrero ha tenido lugar en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada, un acto de exaltación de virtudes militares, en el seno del cual se ha descubierto una placa conmemorativa del 75 aniversario del raid Camagüey-Sevilla, realizado por el piloto hispano-cubano, teniente Antonio Menéndez Peláez.

La gesta se llevó a cabo en respuesta al vuelo del Breguet XIX "Cuatro Vientos", pilotado por el capitán Barberán y el teniente Collar, realizado tres años antes entre Sevilla y Camagüey. El piloto hispano-cubano, despegó de Camagüey el día 12 de enero de 1936 a los mandos de un avión Lockheed 8 Sirius, de nombre "4 de Septiembre" y tras realizar un total de 77 horas y 40 minutos de vuelo, en varias etapas, aterrizó en Tablada el día 14 de febrero, a las 17.20 horas,

Descubierta la placa conmemorativa, que fue donada por el Club Aeronáutico de Andalucía, el presidente de la Federación Andaluza de los Deportes Aéreos, Antonio García Martínez, pronunció unas palabras para conmemorar el histórico aterrizaje.

A continuación el general director de Enseñanza del Ejército del Aire, Juan Antonio Carrasco Juan, que presidió el acto, dirigió a los presentes una alocución, finalizada la cual se interpretó el himno del EA y se realizó un sentido homenaje a los caídos., seguido del desfile de las fuerzas participantes, integradas por la escuadra de gastadores, la Unidad de Música y una Escuadrilla formada por una Sección de la Agrupación del ACAR Tablada, una del Grupo Móvil de Control Aéreo y otra del Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo, cuyo mando ostentó el coronel jefe del Acuartelamiento, Juan Miguel González Antequera.



Al acto asistieron autoridades civiles y militares, entre las que destacaron el cónsul general de la República de Cuba, Ricardo Rodríguez González, el general director del Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire español, Alejandro Mendo Alvarez, así como otras personalidades cubanas y personal del Club Aeronáutico de Andalucía.

CLAUSURA DEL V CURSO DE RECURSOS HUMANOS PARA SUBOFICIALES DEL EJÉRCITO DEL AIRE



Entre los días 21 de febrero y 25 de marzo se ha impartido en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) el V Curso de Recursos Humanos al que han asistido 20 suboficiales del Ejército del Aire.

El acto de clausura fue presidido por el coronel director de la ESTAER Agustín Arias González, acompañado por el comandante jefe del Órgano Auxiliar de Estudios José Carlos Oliva del Pozo y el suboficial mayor de la Unidad José García García.

Tras la entrega de diplomas, el director de la ESTAER felicitó a los alumnos por haber superado el curso de forma satisfactoria, dirigiendo, posteriormente, una breve alocución a todos los presentes en la que resaltó que el éxito en la ejecución de las operaciones militares, se sustenta en un buen planeamiento logístico, del que forma parte la gestión de los recursos humanos implicados.

Dado el alto nivel alcanzado por la logística dentro de las Fuerzas Armadas, los asistentes al curso deben confiar en la eficacia de los conocimientos adquiridos durante el mismo, así como en sus capacidades para desempeñar sus cometidos al más alto nivel.





VISITA GJMACOM A UMAAD-MADRID Y UMAER

El 21 de febrero el teniente general. Juan Luis Abad Cellini, jefe del Mando Aéreo de Combate, realizó su primera visita oficial a las dos unidades médicas bajo su mando, ubicadas en la B. A. de Torrejón, la Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue (UMAAD-Madrid) y la Unidad Médica de Aeroevacuación (UMAER).

Tras la recepción y novedades, asistió a un briefing en el que los jefes de ambas unidades le expusieron las bases del apoyo médico en las misiones fuera de territorio nacional, la situación actual de las unidades, los proyectos de futuro y le comentaron los problemas detectados y sus posibles soluciones.

Posteriormente se visitaron los almacenes y hangar con el material médico de que están dotadas y se realizó una sencilla exposición estática y dinámica del material de aeroevacuación y de despliegue.

Para finalizar, el teniente general Abad firmó el libro de honor y dirigió unas palabras de felicitación y ánimo a todo el personal destinado en las dos unidades.





EL 802 ESCUADRÓN DE FF.AA. Y RCC CANARIAS EN EL I CONGRESO DE EMERGENCIAS "CANDELARIA PROTEGE" (TENERIFE)

Entre los días 23 y 25 de febrero en la Villa tinerfeña de Candelaria y dentro del marco de la implantación del Plan de Emergencias Municipal (PEMU), se celebro el I Congreso de Emergencias y Seguridad "Candelaria Protege 2011".

El encuentro se centró en los protocolos de actuación en situaciones de emergencia de los cuerpos de seguridad y protección civil, cuyo objetivo es difundir entre la ciudadanía la puesta en marcha del PEMU.

Asistieron al evento personal del RCC Canarias, Unidad Militar de Emergencias (UME), Guardia Civil y otros profesionales del sector de las emergencias. La apertura del congreso contó con la presencia, entre otros, del alcalde de Candelaria José Gumersindo García Trujillo y la directora general de Seguridad y Emergencias de la Comunidad Autónoma de Canarias Carmen Delia González Pérez. Ambos agradecieron la asistencia del Ejército del Aire al Congreso y resaltaron la importancia de dar la máxima difusión del PEMU tanto entre la población como entre los cuerpos implicados.



Los días 23 y 24 se impartieron conferencias relacionadas con las emergencias. El viernes 25 se realizó una amplia exposición de medios, en la que los asistentes pudieron ver una muestra de los recursos utilizados en la atención de las emergencias; también se desarrollaron varios simulacros de distintos cuerpos de seguridad y emergencias de las Islas Canarias.

MARCHA TÁCTICA REALIZADA POR LA 1ª ESCUADRILLA DE ALUMNOS DE LA EMACOT, EN LOS MONTES DE VALSAÍN (SEGOVIA)

El 23 de febrero se realizó una marcha topográfica en el término de Valsaín (Segovia), en la que participaron los alumnos de 5º curso de la 62ª promoción de CGEA-EOF (AOA) y 2º curso de la 62ª promoción de CGEA-EOF.PI (SDA), así como los sargentos alumnos de la 19ª promoción CGEA-ES (TEL) y profesores de la EMACOT.

La marcha se desarrolló en la denominada ruta del "Camino de las Pesquerías Reales", en la margen izquierda del río Eresma.

Se realizó, igualmente, una visita al Centro de Interpretación "Boca del Asno", en donde se expuso un video histórico sobre los montes de Valsaín, sus diversos ecosistemas, así como su vinculación con la Corona.

Como colofón realizaron un almuerzo en las instalaciones de la R.M. Navacerrada, finalizando así la actividad y regresando a la escuela.





LA ESCUELA TALLER "EMERGENCIA Y SEGURIDAD" VISITA AL 802 ESCUADRÓN DE FF.AA. Y RCC CANARIAS

El 25 de febrero tuvo lugar, en las instalaciones del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y RCC Canarias, la visita de la Escuela Taller "Emergencia y Seguridad" del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana de la Isla de Gran Canaria.

En el interior del hangar del 802 Escuadrón, se desplegó una exposición estática de material del Fokker-27 y Super Puma, con los que está equipada esta unidad, así como sus tripulaciones completas y todos los equipos y elementos de a bordo, exponiendo el papel desempeñado por sus tripulantes, sus principales características y capacidades, así como el papel que la unidad desempeña en el ámbito de salvamento, en el área de responsabilidad de Canarias.

Más tarde, en el RCC (Centro de Coordinación de Salvamento), se explicó su funcionamiento, esencial para la coordinación y el mantenimiento de las capacidades de respuesta rápida del SAR en las Islas Canarias.

INTERCAMBIO DEPORTIVO DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE CON LA ACADEMIA DE OFICIALES ALEMANA

Del 25 al 27 de febrero, tuvo lugar en las instalaciones de la Academia General del Aire (AGA) el tradicional intercambio deportivo entre la Academia de oficiales alemana, la Offizierschule der Luftwaffe, y la AGA.

La delegación alemana llegó el viernes por la tarde a este centro de formación, y tras el recibimiento tuvo lugar una cena de hermandad en la que participaron cadetes de ambos países en el comedor de alumnos.



El sábado 26 de febrero, tras la ceremonia de inauguración, comenzaron las competiciones deportivas con los partidos de fútbol, baloncesto y voleibol, en los que se impusieron los alumnos alemanes por resultados muy ajustados. Por su parte los alumnos españoles lograron imponerse en el cross y en diversas competiciones de natación.

El día 27 se despidió a la delegación alemana tras un fin de semana lleno de actividad y camaradería, quedando ambas academias emplazadas para el siguiente intercambio deportivo en Fürstenfeldbruck (Alemania), donde tiene su base la academia alemana.

Este intercambio deportivo bilateral con la Offizierschule der Luftwaffe, que comenzó en 1979, forma parte de los tradicionales intercambios deportivos que la AGA mantiene con centros de formación de carácter similar de las fuerzas aéreas de países aliados o amigos.

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE RECIBE LA VISITA DEL X CURSO DE ALTOS ESTUDIOS ESTRATÉGICOS DE OFICIALES SUPERIORES IBEROAMERICANOS

El 21 de febrero tuvo lugar en la Academia General del Aire, la visita del X curso de Altos Estudios Estratégicos para oficiales superiores iberoamericanos. La comitiva estuvo encabezada por el general de división del Ejército del Aire, Tomás Ramos Gil de Avalle, al que acompañaron 40 oficiales y oficiales generales. Fueron recibidos por el coronel director de la Academia General del Aire, Juan Antonio Ortega Vázquez, por el jefe de estudios, los jefes de grupo de la unidad y el jefe de la sección económica administrativa.

Recorrieron la zona de estudios, los alojamientos de los alumnos, la biblioteca y las aulas, y en la zona de vuelos visitaron los escuadrones de la unidad, el simulador de vuelos y una exposición de los aviones Tamiz y C-101.

La visita terminó con la firma del libro de honor de la Academia en el Museo y con una comida de hermandad en el comedor de alumnos en la que participaron también profesores y alumnos de este centro de formación.





VISITA DE LOS ALUMNOS DE LA EMACOT AL PALACIO REAL

El 2 de marzo nueve alféreces alumnos de 5º curso de la 62ª promoción de CGEA-EOF AD, cuatro alféreces alumnos de 2º curso de la 62ª promoción de CGEA-EOF PI (SDA) y 26 sargentos alumnos de 2º de la 19ª promoción de TEL de la EMACOT acudieron junto con siete profesores de la EMACOT a una visita al Palacio Real para asistir al Relevo de la Guardia.

Esta vistosa ceremonia simula el relevo que se realizaba en tiempos de Alfonso XII y Alfonso XIII. Los participantes visten su tradicional uniforme de gala, acompañados por un tífano y un tambor, que interpretan marchas militares. Se puede observar tanto los relevos que se realizan a pie, como los que son desarrollados por jinetes a caballo, todos ellos desfilando ante la fachada del Palacio Real.

Terminado el acto, en el Palacio Real, y tras asistir al habitual breve concierto llevado a cabo por la Banda de Música del Palacio, se dio por finalizada esta interesante visita.

LOS ALUMNOS DEL CURSO DE EQUIPO PERSONAL DE VUELO DE LA ESTAER VISITAN EL ALA Nº 35

El 2 de marzo tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe la visita de los alumnos de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) a la Sección de Equipo Personal de Vuelo perteneciente al Grupo de Fuerzas Aéreas del Ala nº 35.

Esta visita, contemplada en el plan de estudios de la ESTAER, estaba conformada por 10 alumnos además del profesor que les acompañaba; a su llegada fueron recibidos por el coronel jefe del Ala nº 35 y B.A. de Getafe, Javier Carramiñana Bustillo.

En la visita a la Sección de Equipo Personal de vuelo (EPV), el subteniente jefe de la Sección desarrolló las explicaciones sobre los cometidos que se desempeñan en la misma, además de mostrar el material asignado a la Unidad.

Las inquietudes de los alumnos sobre la Sección desembocaron en un ambiente distendido, en el cual se resolvieron todas las preguntas y curiosidades que fueron surgiendo.

Por último los alumnos visitaron el edificio de jefatura, donde se realizó la habitual fotografía de grupo, dando por concluida la visita.





VISITA AL CENTRO DE SISTEMAS AEROESPACIALES DE OBSERVACIÓN

El 2 de marzo visitó el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación, el 17º curso (1ª tanda) de actualización para el desempeño de los cometidos de suboficial mayor del Cuerpo General del Ejército del Aire, acompañados por los profesores de la Escuela de Guerra Aérea, coronel José Antonio Pizarro Pizarro y comandante Emilio A. Bautista Martínez y el suboficial mayor Enrique Rodríguez Martín.

Fueron recibidos por el jefe interino del Grupo Operativo, el jefe de la Secretaría General, los jefes del Escuadrón de Sistemas y del Escuadrón de Apoyo y el suboficial mayor de la Unidad.

En la sala de “briefing”, el coronel jefe del CESAEROB, les dio la bienvenida, exponiendo una perspectiva general del Centro, seguida de una detallada exposición a cargo del jefe de la Escuadrilla de Operación del Sistema sobre la historia, organización, cometidos, y futuro de la Unidad.

El jefe de la Escuadrilla de Explotación se centró en las áreas de Misión, Producción y Explotación de imágenes procedentes de sensores embarcados en los Satélites de Observación de la Tierra; el suboficial mayor trató sobre la distribución, operación y futuro del personal suboficial del Centro, que procedentes de los Ejércitos destacan por su profesionalidad.

EL GENERAL JEFE DEL MANDO AÉREO DE COMBATE VISITA LA JEFATURA DE MOVILIDAD AÉREA

El 3 de marzo visitó por primera vez la Jefatura de Movilidad Aérea como general jefe del Mando Aéreo de Combate, el teniente general Juan Luis Abad Cellini.

A su llegada a la Jefatura, fue recibido por el general jefe de Movilidad Aérea, pasando a continuación al salón de actos, donde dirigió unas palabras al personal militar de la Unidad, exhortándole a continuar trabajando de forma discreta y eficaz en el apoyo a la proyección de la Fuerza y a la Acción Exterior del Estado Español. Añadió su gran satisfacción al disponer bajo su mando la citada Jefatura para la consecución de la misión asignada al MACOM.



Posteriormente se trasladó al puesto de mando, donde el GJMOVA le puso al corriente de la actual situación de la Jefatura, inquietudes e iniciativas.

Para finalizar, se le hizo una demostración de comunicaciones HF a través de un “software” de digitalización que han desarrollado las Universidades de Las Palmas y Politécnica de Madrid y en el que la JMOVA colabora activamente desde hace varios años.

Terminada la demostración firmó en el libro de honor dando término a su visita.

VISITA DEL 802 ESCUADRÓN DE FF.AA/ RCC DE CANARIAS AL BUQUE HOSPITAL "ESPERANZA DEL MAR"

El 3 de marzo una representación del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas / RCC Canarias, realizó una visita protocolaria y de confraternización al Buque Hospital "Esperanza del Mar", atracado en el Arsenal Militar de la Armada en Las Palmas.

Los 23 componentes de la delegación fueron recibidos por el capitán del buque Carlos García Rodríguez que, junto con su dotación, les acompañaron en una visita guiada por diversas dependencias (sala de máquinas, hospital y zonas de vida).

El buque hospital "Esperanza del Mar", dependiente del Instituto Social de la Marina (ISM) y con base en el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, es el único de



sus características en el mundo; ha sido dotado con la última tecnología en equipamiento sanitario y con excelentes profesionales. El equipo Sanitario está compuesto por dos médicos especialistas, un diplomado universitario en Enfermería (DUE) y dos sanitarios; dispone de quirófano, rayos X, laboratorio, Unidad de Vigilancia Intensiva (UVI), departamento para el tratamiento de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos, etc. La estructura gira en torno a un hospital que ocupa una cubierta completa, con acceso directo al helipuerto, lo que facilita el transporte de enfermos y náufragos a la zona sanitaria. Posteriormente, si así lo precisan, son evacuados y trasladados a los distintos hospitales de referencia.

Es capaz de prestar asistencia a los pescadores españoles en todos los mares del mundo; actualmente está al servicio de una flota pesquera de aproximadamente 300 barcos y alrededor de 5.000 trabajadores en la zona subsahariana. Cuando es necesaria una evacuación se cuenta, con frecuencia, con los servicios del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas / RCC de Canarias (SAR Canarias); existe un protocolo de actuación conjunta entre ambas entidades para misiones de rescate y evacuación de pacientes.

Se destacó la excelente colaboración existente, reforzando así los actuales vínculos y el conocimiento mutuo que, sin duda, favorecerá el desarrollo de cualquier misión que pueda surgir en el futuro.

Para finalizar, el 802 Escuadrónhizo entrega de una camilla de rescate y de un recuerdo de la visita.

CLAUSURA DE LA 62º PROMOCIÓN DE ALFÉRECES ALUMNOS (CGEOF/AD Y CGEOF PI/SDA) EN LA EMACOT

El 4 de marzo se clausuró en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) la Fase CI y Fase CIS de la 62º Promoción de Alféreces Alumnos (CGEOF/AD), que se ha desarrollado en esta Escuela del 2 de septiembre de 2010 hasta el 4 de marzo de 2011 y al que han asistido nueve alféreces alumnos de 5º curso de la Escala de Oficiales de acceso directo.

De forma análoga, el día 1 de abril de 2011 se clausuró también en la Escuela EMACOT la Fase CIS de la 62º Promoción de alféreces alumnos (CGEOF PI/SDA), que se ha desarrollado del 10 de enero de 2011 hasta el 1 de abril de 2011 y al que han asistido alféreces alumnos de la Escala de Oficiales de promoción interna con formación en Seguridad y Defensa.

Ambos actos estuvieron presididos por el coronel director de la EMACOT. Los respectivos directores de los cursos realizados (CI y fase CIS) dirigieron unas palabras a los asistentes agradeciendo a los alumnos el esfuerzo realizado y a los profesores su dedicación.

A continuación, el director de la Escuela en su alocución señaló la importancia de la labor realizada por el profesorado, gracias a su competencia y dedicación es posible culminar de forma satisfactoria los cursos que se han desarrollado en la escuela. Se refirió, por otra parte, a los objetivos académicos que se señalaron en el discurso de apertura del 16 de septiembre y a la necesidad del esfuerzo cooperativo para su consecución; al pleno vigor de valores desarrollados en la Escuela: compromiso, confianza y lealtad, así como a la necesidad de continuar con el mismo nivel de exigencia en la formación de las diferentes escuelas.

Tras el deseo de una feliz entrega de despachos en San Javier, se dio por concluido el acto.

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ORGANIZA UN INTERCAMBIO DEPORTIVO CON LA ACADEMIA DE OFICIALES DE FRANCIA



El fin de semana del 4 al 6 de marzo, tuvo lugar en las instalaciones de la Academia General del Aire (AGA) un intercambio deportivo entre la academia francesa de oficiales de aire, la Ècole de l'Air, y la AGA.

La delegación francesa llegó el viernes por la tarde a este centro de formación y tras el recibimiento tuvo lugar una cena de hermandad en la que participaron cadetes, entrenadores y jefes de ambos países en el comedor de alumnos y en el pabellón de oficiales.

El sábado, tras la ceremonia de inauguración comenzaron las competiciones deportivas con los partidos de fútbol, en el que se impusieron los alumnos españoles, y baloncesto, en el que se impusieron los alumnos de la academia de oficiales francesa por un resultado muy ajustado. En el resto de competiciones de natación, atletismo, judo y esgrima, las medallas estuvieron muy repartidas.

Este intercambio deportivo forma parte de un intercambio trilateral entre la propia Academia General del Aire, la "Ècole de l'Air" francesa y la "Accademia Aeronáutica" italiana.

En esta edición la participación italiana no fue posible por problemas logísticos. La experiencia se ha considerado muy positiva, ya que se ponen en común los valores militares y deportivos abanderados por ambos centros militares de formación.

Finalmente se despidió la delegación francesa el domingo 6 de marzo, quedando todos emplazados para el encuentro deportivo trilateral que tendrá lugar en la próxima ocasión en Pozzuoli, próximo a Nápoles, donde está la sede de la Academia italiana.



MÁS DE 300 PERSONAS PRESTAN SU JURAMENTO O PROMESA ANTE LA BANDERA EN TORRE PACHECO

El 6 de marzo, tuvo lugar en la plaza del recién inaugurado Ayuntamiento de Torre Pacheco, una jura o promesa ante la bandera en la que participaron más de trescientos vecinos de la localidad murciana.

El acto estuvo presidido por el coronel director de la Academia General del Aire, Juan Antonio Ortega Vázquez, acompañado a su vez en todo momento por el alcalde de Torre Pacheco, Daniel García Madrid.

Además de las autoridades anteriormente mencionadas también asistieron el delegado del Gobierno, Rafael González Tovar y el Senador Pedro José Pérez Ruiz. El acto comenzó a las 13:00 con un homenaje a la bandera, en el que el coronel director hizo entrega de la bandera que presidiría los actos al Alcalde de la ciudad.

Una vez finalizado el homenaje a la bandera tuvo lugar la jura o promesa ante la bandera, refrendando con un beso su compromiso con la enseña y, por tanto, con todos los valores que ello representa a todos los ciudadanos. En primer lugar lo hizo el propio alcalde de la ciudad, siguiéndole las diputadas regionales Francisca Cabrera y María Dolores Soler Celdrán, el resto de la corporación municipal del Ayuntamiento de Torre Pacheco y el personal que realizó su solicitud, entre los que se encontraban alrededor de trescientos vecinos de la localidad murciana.



Los actos, tras el emotivo homenaje a los caídos, finalizaron con un desfile terrestre por las calles de Torre Pacheco, en el que participaron los alumnos y la unidad de música de la Academia General del Aire, ante la atenta mirada de las más de 1.000 personas que se dieron cita en las calles de la localidad murciana.

Esta es la primera ocasión en la que Torre Pacheco acoge un acto de jura o promesa ante la bandera, aunque no es la primera vez que se realiza un acto castrense en esta localidad, ya que recientemente ya acogió un acto de homenaje a los militares fallecidos que se encuentran en el cementerio de Torre Pacheco.

SIMULACRO DE EMERGENCIA AÉREA EN LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 8 de marzo se realizó en la Base Aérea de Alcantarilla un simulacro de emergencia aérea con arreglo a lo dispuesto en el Protocolo de actuación, firmado por la Base Aérea y los servicios de emergencia civiles ubicados en la Región de Murcia. La finalidad de esta actuación conjunta, no fue otra que la de obtener mediante la práctica simulada, la necesaria rapidez, coordinación y eficacia en la reacción ante un accidente de grandes dimensiones o en el que se vieran afectadas numerosas víctimas.

El supuesto del simulacro consistió en que "un avión T-21 del Ejército del Aire, en misión de transporte de pasajeros, declara emergencia en vuelo, debido a un incendio en uno de los motores cuando se encuentra en las proximidades del Aeródromo de Alcantarilla y a escasos minutos del aterrizaje. Durante dicho aterrizaje, el avión se accidenta, saliéndose de la pista, se parte el fuselaje, aumenta el incendio previo y se produce una dispersión de víctimas por la inmediaciones del avión siniestrado".

Activada la emergencia, se procedió al inmediato despliegue de los medios contraincendios y sanitarios de la Base, a los que se sumaron, tras ser alertados, los medios civiles previstos en el Protocolo de actuación: unidades del Centro Coordinador de Emergencias 112, Servicio Murciano de Salud 061, Cruz Roja Española en Murcia, Consorcio de Extinción de Incendios y Salvamento de la Región de Murcia, elementos de la Guardia Civil, policías locales de Murcia y Alcantarilla.

Cabe reseñar que el desarrollo del simulacro contó con la presencia del director general de Seguridad Ciudadana y Emergencias de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, el coronel jefe de la V Zona de la Guardia Civil (Murcia), el coronel director de la Clínica Militar de Cartagena, el director del Aeropuerto de Almería, los directores gerentes de los hospitales "Reina Sofía" de Murcia y "San José" de Alcantarilla, el director gerente del 061, vicepresidente de Cruz Roja en Murcia, vicepresidente del Colegio de Enfermería de Alicante, así como de un grupo de alumnos del Curso de Postgrado en Emergencias Hospitalarias de la Universidad C.E.U "Cardenal Herrera" de Elche (Alicante).





Desafortunadamente no se pudo contar con la participación prevista de medios aéreos, tanto del 112 como del SAR, debido a las desfavorables condiciones meteorológicas.

Como conclusión, es de destacar la importancia de este tipo de ejercicios, ya que permiten la integración en un sistema operativo único, de todos los medios involucrados en emergencias cuya complejidad y gravedad, impliquen la utilización de un volumen elevado de los mismos, tanto militares como civiles.



EJERCICIO PROTEX 03/2011

Durante la semana del 7 al 11 de marzo la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire finalizó el tercer ejercicio PROTEX del 2011, desarrollado en las inmediaciones del emplazamiento del EVA nº 12, en la localidad de Espinosa de los Monteros, Burgos.

Entre las actividades que el personal de la EDHEA pudo practicar estuvieron las marchas de endurecimiento en ambiente invernal a pie y con raquetas, construcción de refugios en nieve y naturales, y vida y rutina en campamento invernal. La EDHEA también realizó prácticas de combate en población en las antiguas instalaciones del cuartel de transmisiones del ET en el Picón Blanco. Con este último ejercicio PROTEX la EDHEA da por finalizado su programa anual de entrenamiento invernal en montaña.

noticiario noticiario noticiario

VISITA DEL XII CURSO DE ESTADO MAYOR DE LAS FUERZAS ARMADAS A LA EMACOT

El 8 de marzo, el XII Curso de Estado Mayor de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (ESFAS), en su fase específica "Aire", visitó la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT). A su llegada fueron recibidos por el coronel director, que realizó una presentación de la Escuela resaltando los retos de la enseñanza militar en la EMACOT como escuela de especialidades, su organización, plantilla de profesores, laboratorios y aulas de enseñanza presencial y virtual.



Finalmente se visitaron los simuladores de defensa aérea y de guerra electrónica, así como algunos de los laboratorios de la Escuela.

SEMINARIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AÉREO (SAR) EN CASABLANCA Y EJERCICIO TAMARIS 11



Conforme al Acuerdo Técnico de Cooperación firmado en el año 2000, las Fuerzas Reales Aéreas marroquíes (FRAM) invitaron al Ejército del Aire español a un Seminario SAR, celebrado en la Academia Internacional "Mohammed VI" de la Aviación Civil el 8 de marzo, y al ejercicio "TAMARIS 11" durante los días 9 y 10, en calidad de observador.

En representación del Ejército del Aire español, fue comisionado un suboficial del 802 Escuadrón y el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) Canarias, que junto a representantes de Francia, Italia, Portugal, Argelia y Túnez, estuvo presente en todos los actos oficiales programados.

Durante el Seminario SAR, la mesa presidencial estuvo conformada por el gobernador de la provincia de Nouaceur, el director general de Aviación Civil, el director general de la Oficina Nacional de Aeropuertos, un representante de las FRAM, un representante de la Marina Real, y un representante de la Guardia Real. En el seminario, los ponentes de los distintos organismos fueron desarrollando el programa de la jornada hasta su total conclusión.

Por otro lado, el día 9 tuvo lugar el ejercicio TAMARIS 11. Las distintas delegaciones internacionales invitadas fueron desplegadas en un barco de la Marina Real marroquí y en un avión CN-235 de las FRAM, asistieron como observadores los portugueses y el representante español del RCC Canarias destacados en el RCC Casablanca.

Las instalaciones del RCC Casablanca están localizadas en el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Casablanca, por lo que se aprovechó esa circunstancia para visitar la Sala de Control Aéreo, contando como anfitrión con el director de dicho centro.

El ejercicio obedecía a un supuesto en el que un avión del tipo ATR-72 perdía contacto radar y radio con la Sala de Control Aéreo. Desde ese momento, y una vez comprobada la veracidad del hecho, se activó el operativo de Búsqueda y Salvamento, movilizando los medios aéreos de las FRAM, un barco de la Marina Real Marroquí, y un barco de la Marina Mercante, además de la unidad de Protección Civil para el establecimiento del Puesto de Mando Avanzado en tierra. El objetivo fue localizado una hora después de que se perdiera su contacto, concluyendo el ejercicio con la recuperación de los medios a sus bases.





El último acto del ejercicio tuvo lugar en el Centro de Entrenamiento Naval de Casablanca, donde se desarrolló la conferencia posterior al ejercicio. Las conclusiones fueron positivas en su mayoría, destacando la buena colaboración y coordinación entre los organismos participantes, así como entre las diferentes unidades de control de la circulación aérea. Por último, los observadores internacionales procedieron a la exposición de sus valoraciones.





VISITA DE ALUMNOS DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE A LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

El 9 de marzo tuvo lugar en la Base Aérea de Talavera la Real la visita de 49 alumnos de 4º Curso del Cuerpo General del Ejército del Aire, Escala de Oficiales, de la Academia General del Aire, acompañados por dos profesores.

El grupo de profesores y alumnos se trasladó vía aérea y fue recibido por el jefe de la Base Aérea y del Ala 23, coronel Domingo Porras Antiller y una comisión de la Unidad, en la zona de aparcamiento de aviones.

Después de disfrutar de un desayuno, la jornada se inició en la sala de "briefing" del Grupo de Estudios y FF.AA., con unas palabras de bienvenida a cargo del jefe de la Unidad. Posteriormente, el capitán instructor. Francisco Holgado Del Águila hizo una exposición sobre la actual Fase de Caza y Ataque. A continuación se proyectó un video sobre la Base Aérea.

La visita continuó con un recorrido por diversos edificios e instalaciones del Grupo de Estudios y FF.AA., donde pudieron ver las Escuadrillas de Vuelo, la Sección de Operaciones y el simulador del avión F-5. Seguidamente visitaron el Taller de Motores, el Hangar de Mantenimiento y una exposición estática de un avión F-5. Durante el trayecto, el grupo de la AGA fue acompañado por profesores y alumnos del Ala 23.

Después de visitar el museo de la Unidad y como punto final de la visita, tuvo lugar un almuerzo en el pabellón de oficiales, donde se intercambiaron unos recuerdos.

VISITA A LA EMACOT DE UNA DELEGACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DE BOTSWANA

El 9 de marzo una delegación de la Fuerza Aérea de Bostwana, encabezada por su Jefe de Estado Mayor, General (Air Arm Commander) T.M. PALEDI, visitó la Escuela de Mando Control y Comunicaciones (EMACOT).

Fue recibido por el coronel director de la Escuela y, tras unas palabras de bienvenida, se dirigió a la sala del simulador de Defensa Aérea donde sus componentes presenciaron las capacidades operativas de la Escuela, así como su empleo en los diferentes cursos que se realizan en la escuela tanto en la formación de oficiales, en el curso de controlador de interceptación, como el de suboficiales para el curso de operador de alerta y control.

Posteriormente recorrieron diversas instalaciones de la escuela donde pudieron observar los diferentes laboratorios, aulas de trabajo y aula multimedia. Tras la firma en el libro de honor se dio por finalizada la visita.





VISITA DEL SEGUNDO JEFE DE ESTADO MAYOR DEL AIRE AL TLP Y BASE AÉREA DE ALBACETE

El 10 de marzo, el segundo jefe de Estado Mayor del Aire (SEJEMA), general de división Francisco Javier García Arnaiz, acompañado por el jefe de la División de Operaciones del EMA, general de brigada Fernando Fernández de Bobadilla y Hastings, y una comisión, realizó una visita al Tactical Leadership Programme (TLP). A su llegada a la Base Aérea de Albacete fue recibido por el coronel jefe de la misma, Francisco Javier del Cid de León. Posteriormente se trasladó al TLP, acompañado por su coronel jefe, Ignacio Bengoechea Martí, para asistir al "briefing" y planeamiento de la misión del día del curso FC-2011-2 que actualmente se desarrolla. Seguidamente, visitaron el hangar, plataforma de aparcamiento E-2 y demás instalaciones del TLP, para finalmente asistir a los despegues de las aeronaves.

II DUATLÓN BASE AÉREA DE ZARAGOZA

En la mañana del domingo 13 de marzo se celebró el "II Duatlón Base Aérea de Zaragoza", designado este año como Campeonato de Aragón de Duatlón, con la participación de cerca de 200 hombres y mujeres. Resultaron vencedores absolutos de la prueba, en categoría masculina y femenina, los duatletas del club "Stadium Casablanca" de Zaragoza, Juan Millán y Mónica Ortín, respectivamente.

Por equipos se alzó también con la victoria en ambas categorías el mencionado Stadium Casablanca, destacando el segundo puesto obtenido por las féminas del Club Triatlón Cierzo - BAZ y el tercer puesto del equipo masculino de este club.



En el empeño de la promoción del deporte entre los miembros de las Fuerzas Armadas, otro de los objetivos finales de la prueba, se elaboró una clasificación específica para militares, tanto individual como por equipos, que en sus primeros puestos quedó como sigue:

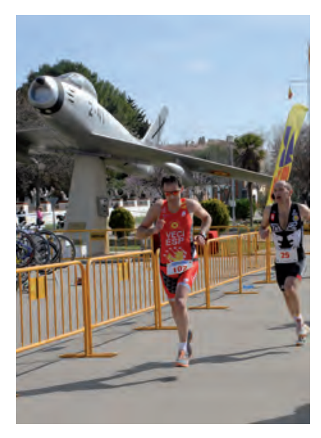
Individual masculina militar:

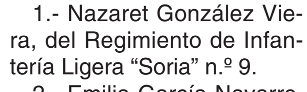
1.- Josep Morla Vanrell, del Regimiento de Cazadores de Montaña "Galicia 64".

2.- Héctor Franco Omeñaca, del Ala 15.

3.- José Manuel Martínez Vicente, de la Academia General Básica de Suboficiales.

Individual femenina Militar:





1.- Nazaret González Viera, del Regimiento de Infantería Ligera "Soria" n.º 9.

2.- Emilia García Navarro, de la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA).

EQUIPOS MILITARES:

1.- Academia General Básica Suboficiales.

2.- Base Aérea de Zaragoza.

3.- IV Batallón de Intervención en Emergencias.

La organización de la prueba, que corrió a cargo del Club Triatlón Cierzo, la Base Aérea de Zaragoza y la Federación Aragonesa de Triatlón, ha supuesto la confirmación de la prueba entre los practicantes de este deporte, no solo en Aragón sino también en las comunidades cercanas, que la han valorado muy positivamente, destacando sobre todo la seguridad que para ellos supone poder desarrollarla en un circuito cerrado al tráfico y con las instalaciones y servicios que se pusieron a su disposición.



EL DESTACAMENTO ORIÓN ENTREGA MATERIAL SANITARIO AL HOSPITAL DE BALBALÁ EN YIBUTI

El 13 de marzo una comisión del Destacamento Orión, encabezada por su jefe el teniente coronel del Ejército del Aire Guillermo Cavo Muñoz hizo entrega oficial de material sanitario al hospital de Balbalá en la capital de Yibuti.

El material fue recepcionado por parte del hospital por su director, coronel Madian Mohamed Said, y su coordinadora sanitaria, Dra. Miriam Martinelli, así como diverso personal facultativo del hospital, quienes agradecieron, en nombre de la administración sanitaria de Yibuti, la donación de este material tan importante para el desarrollo de su labor en el área de neonatos y niños hospitalizados en dicho centro.

El teniente coronel Cavo dirigió unas breves palabras a los responsables del hospital; destacó que la presencia de nuestras fuerzas en Yibuti se enmarca dentro de la Operación Atalanta de la Unión Europea de lucha contra la piratería en aguas de Somalia, siendo este proyecto una muestra del compromiso de España en contribuir a la mejora de la calidad de los servicios sanitarios de Yibuti.

Entre el material donado se encuentra una incubadora completa, tres cunas pediátricas, un pulsímetro, un monitor cardiaco y diverso material sanitario fungible. El proyecto ha sido financiado por el Mando de Operaciones de las Fuerzas Armadas españolas, que ya en el pasado mes de julio hizo una donación de material con el mismo destino.

El destacamento Orión del EA, es un contingente español que se encuentra desplegado en Yibuti desde el año 2008, encuadrado actualmente en las fuerzas de EUNAVFOR que operan en el Golfo de Adén y en aguas de la costa de Somalia, para proteger el tráfico marítimo en esta área y luchar contra la piratería. Está compuesto por 52 efectivos y cuenta con un avión de patrulla marítima P-3 Orión.

La entrega del material tuvo amplia cobertura en medios locales, prensa escrita y televisión.

VISITA DEL GENERAL JEFE DE LA USAFE Y DEL HQ AC RAMSTEIN AL TLP

El 14 de marzo, el jefe de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América en Europa (COMUSAFE) y del HQ AC RAMSTEIN, general Mark A. Welsh III, acompañado por su esposa, visitó el Programa de Liderazgo Táctico (TLP) en la Base Aérea de Albacete.

El general Welsh vino también acompañado por el coronel Franz M. Plescha, jefe del USAFE Warrior Preparation Center, y por el suboficial mayor de la USAFE, David W. Wiliamson y su esposa.

El general Welsh y sus acompañantes visitaron las instalaciones del TLP, asistieron a los despegues de la cuarta misión del curso de vuelo FC 2011-2 y recibieron igualmente una explicación por parte del jefe del TLP, el coronel Ignacio Bengoechea, de lo que es el Programa de Liderazgo Táctico hoy en día.

Durante su estancia, el general tuvo la oportunidad de reunirse con el personal estadounidense que trabaja en el TLP –perteneciente al Destacamento 1 USAFE Warrior Preparation Center– y sus familiares.



EL general Welsh es un antiguo graduado del TLP. Su participación se remonta a cuando el Programa se encontraba en Jever (Alemania). La impresión que se llevó de esta visita fue muy positiva y así se puede extraer de sus propias palabras: "…volar con otras naciones es bueno, pero planear misiones con otras naciones es esencial".



EL JEMA RECIBE AL JEFE DE LA USAFE EN EL CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El 15 de marzo, el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA) recibió la visita del jefe de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América en Europa (COMUSAFE), general Mark Welsh.

Acompañaron al general Welsh el coronel Franz M. Plescha, comandante del Centro de Preparación del Combatiente (Warrior Preparation Center) y el suboficial mayor de la USAFE, David Williamson.

Durante la reunión del JEMA con COMUSAFE, el coronel Plescha fue recibido por el segundo jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (SEJEMA). Asimismo, el suboficial mayor Williamson fue recibido por el suboficial mayor del Ejército del Aire, quien compartió la visita con los suboficiales mayores del Estado Mayor de la Defensa y del Mando de Personal.

Desde su Cuartel General en Ramstein, Alemania, COMUSAFE es además el jefe del Mando Componente Aéreo de la OTAN (JFACC) subordinado al comandante de la Fuerza Conjunta de la OTAN de Brunssum (JFC). Así mismo, es el director del Joint Air Power Competence Centre (JAPCC) situado en Kalkar, Alemania.

La USAFE, que ejerce su control a través de la 3ª y 17ª Fuerza Aérea, controla a más de 39.000 efectivos, 225 aeronaves, siete bases principales y 114 emplazamientos menores en Europa, Asia y África.

El general Welsh tomó posesión de su cargo el pasado 13 de diciembre y ésta es su primera visita oficial a España.

VISITA DEL GJMACOM AL ALA-35

El 16 de marzo el general jefe del Mando Aéreo de Combate (MACOM), teniente general Juan Luis Abad Cellini, efectuó su primera visita oficial a la Base Aérea de Getafe y Ala 35, acompañado por su jefe del Estado Mayor, general de división José María Orea Malo, y oficiales del mismo.

Fue recibido por el coronel jefe del Ala 35 y B.A. de Getafe Javier Carramiñana Bustillo y por los jefes de las Unidades ubicadas en esta última (CECAF, ALA 48 y CEFARMA), así como por los jefes de los Grupos del Ala 35.

Comenzó la visita con una conferencia en la sala de "briefing" en la que se le expuso la actividad y los retos de cara al futuro de los Grupos de Fuerzas Aéreas, Material, Apoyo y SEA 027; posteriormente se realizó un recorrido por las distintas dependencias del Ala 35, donde tuvo oportunidad de departir con el personal de las mismas.

Al término del recorrido el general Abad firmó en el lbro de honor de la Unidad, donde dejó constancia de su apreciación de la profesionalidad, dedicación y alta motivación de los componentes del Ala 35.





VISITA DEL TENIENTE GENERAL DIRECTOR GENERAL DE ARMAMENTO Y MATERIAL DEL MINISTERIO DE DEFENSA AL CESAEROB

El 16 de marzo, el teniente general José Manuel García Sieiro, director general de Armamento y Material del Ministerio de Defensa, visitó el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación. Acompañaron al teniente general, el general de división Juan Manuel García Montaño y personal de su departamento.

A su llegada fue recibido por el coronel jefe del CESAEROB, Antonio Lorenzo Vázquez acompañado por el suboficial mayor de la Unidad, y saludó al jefe interino Grupo Operativo, a los jefes de los Escuadrones de Sistemas y Apoyo, y al interino de la Secretaría General.

A continuación en sala de juntas de Jefatura, se llevó a cabo una exposición acerca de la historia, misión, cometidos, sistemas y capacidad operativa actual de la Unidad, seguida de la que realizó el coronel jefe, que explicó la problemática y los retos a los que se enfrenta, tanto presupuestarios como de personal, y con vistas a la integración inminente del sistema Pleiades y a más largo plazo de los sistemas Paz e Ingenio.

Una vez finalizada las exposiciones, el teniente general y acompañantes realizaron un recorrido por las áreas de misión, producción y explotación, durante la que se tuvo la ocasión de ver en detalle el funcionamiento y operación de los sistemas y la variedad de trabajos que el Centro produce y pone a disposición de los usuarios del sistema Helios.





EL AYUNTAMIENTO DE GRANADA HACE ENTREGA DEL GUIÓN DE LA UNIDAD AL ALA 78

El 18 de marzo el alcalde de Granada, José Torres Hurtado, hizo entrega del Guión del Ala 78 en la plaza del ayuntamiento de la ciudad.

Asistieron los miembros de la corporación municipal y otras destacadas autoridades de Granada. También se contó con la presencia de una representación de la Asociación de Amigos de la Base Aérea de Armilla, de la que el alcalde es primer socio de honor, y de los numerosos granadinos que se dieron cita para no perderse este sencillo pero emotivo acto castrense.



En sus palabras de agradecimiento el coronel jefe del Ala 78, Ángel Valcárcel Rodríguez, resaltó la generosidad y magnífica relación que siempre ha tenido Granada con la Base Aérea de Armilla, destacando la decisión del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire de trasladar próximamente a su ciudad la exposición del centenario de la aviación militar.

Tras interpretarse los himnos de Granada y del Ejército del Aire, se realizó un homenaje a los que dieron su vida por España. Se cerró el acto con un corto desfile formado por un helicóptero Sikorsky, una escuadra de gastadores y tres secciones de la Unidad, acompañadas por la Unidad de Banda y Música del Acuartelamiento Aéreo de Tablada de Sevilla.





D.4 DEL ALA 48 HACIA DECIMOMANNU

El miércoles 23 de marzo despegó de la Base Aérea-Getafe un avión D.4 perteneciente al Ala 48, con destino a la Base Aérea de Decimomannu para participar en la operación "Unified Protector" bajo mandato de la OTAN.

ALUMNOS DE LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE VISITAN EL ALA 35

El 24 de marzo los caballeros y damas alumnos de la XX promoción de la Academia Básica del Aire efectuaron una visita a la Base Aérea de Getafe y al Ala 35, contemplada en su plan de estudios del año en curso. Los integrantes de la visita, sesenta y siete alumnos de la especialidad MAE y dos profesores, fueron recibidos en el pabellón de oficiales por el coronel, Javier Carramiñana Bustillo.

Tras la bienvenida, la comisión se dirigió a la sala de "briefing" del grupo de Fuerzas Aéreas. Allí les fue impartida una conferencia sobre los cometidos y misiones de la Unidad. Una vez finalizada, los alumnos se dividieron en tres grupos para visitar diferentes dependencias, como el hangar del Ala 35, la exposición estática de un T-21, sección de Equipo Personal de Vuelo, Escuadrilla de Generación de Aeronaves, Mantenimiento de Aeronaves y la Central Eléctrica.

En el transcurso de la visita se pudo apreciar el gran interés de los alumnos por conocer los diversos aspectos de las dependencias visitadas y se les animó a que, en el futuro, pudieran llegar a formar parte de una Unidad de tan larga tradición en el Ejército del Aire como es el Ala 35.





LA AGRUPACIÓN DE SAN JUAN EVANGELISTA DE CARTAGENA SE HERMANA CON LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El 25 de marzo tuvo lugar en la Academia General del Aire el hermanamiento entre la Agrupación San Juan Evangelista de la Real e Ilustre Cofradía de Nuestro Padre Jesús Resucitado y la Academia General del Aire. Para ello, la Academia acogió en sus instalaciones a los miembros de la citada agrupación.

La visita comenzó con un izado de Bandera y la lectura de ordenanza por parte de un profesor del centro. Seguidamente, la unidad de música de este centro, en honor a nuestros visitantes, interpretó por primera vez la marcha "San Juan Apóstol y Evangelista" compuesta por Alfonso Fernández, tras la cual presenciaron un desfile terrestre, junto al coronel director y los jefes de los distintos grupos de este centro de formación.



Finalizado el desfile, asistieron a la conferencia audiovisual sobre nuestra Unidad.

La visita a la zona de vuelos comprendía ambos escuadrones de vuelo, Patrulla Águila, simulador y exposición estática de los aviones E.26Tamiz y E.25.

Por último, se visitó la biblioteca, finalizando con una más que interesante conferencia sobre la Semana Santa de Cartagena ofrecida por la agrupación a los profesores y alumnos de la Academia.



DESPEDIDA OFICIAL DEL PERSONAL MILITAR Y CIVIL EN LA BASE AÉREA DE TORREJÓN

Presidido por el general jefe de la Base Aérea de Torrejón, general de brigada Luis Miguel Yagüe Herreros, se celebró el pasado día 25 de marzo en la Base Aérea de Torrejón la despedida oficial del personal militar y civil por pase a la situación de reserva o retiro durante el segundo semestre del año 2010.



A la llegada del general jefe de la Base le fueron rendidos los honores que por ordenanza le corresponden, siendo los encargados de ello la Escuadrilla de Honores de la Base, con el estandarte del CLAEX y guiones de las Unidades..CLAEX, ESTAER, CESAEROB, GRUCEMAC, 45 GRUPO, 43 GRUPO Y 47 GRUPO DE FF.AA., Agrupación Base y Escuadra de Gastadores.

El general saludó a los homenajeados, a las comisiones asistentes de oficiales, suboficiales, tropa, personal civil y familiares.

Los homenajeados se despidieron de la Bandera y el general jefe de la Base Aérea de Torrejón pronunció unas palabras resaltando su labor y el agradecimiento de la Institución por sus servicios prestados.

El general jefe de la Base Aérea, acompañado por el general José Mª Maestre del Mando Aéreo de Combate (MACOM) entregaron un recuerdo al personal que se despedía.

Siguió el homenaje a los caídos, despedida del Estandarte y traslado de la Fuerza al punto de inicio de la parada para proceder al desfile

GALARDÓN PARA EL 802 ESCUADRÓN DE FF.AA./RCC CANARIAS

El 25 de marzo, el 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y RCC Canarias recibió una distinción del cabildo de Gran Canaria.

La consejera de Seguridad y Emergencias del cabildo de Gran Canaria, Rosa Monzón Rodríguez, quiso agradecer de esta forma la participación de la unidad en las Jornadas Internacionales de Coordinación en Protección Civil: de la Formación a la Respuesta Integral, celebradas en noviembre del año pasado y a la que asistieron representantes de Cabo Verde, Mauritania y Senegal. El 802 Escuadrón y RCC Canarias participó con una ponencia sobre el SAR en Canarias, ofreció una visita guiada a la Unidad y realizó un simulacro de salvamento.

Recibió la distinción el jefe de la Unidad, teniente coronel Martín Pablo Marcos Seijas. También fueron galardonados la Unidad Militar de Emergencias ubicada en la Base Aérea de Gando y el Servicio de Buceo de la Guardia Civil de Las Palmas. A continuación se entregaron diplomas a los distintos miembros de la Unidad de Voluntarios que participaron en las citadas Jornadas.

ACTO DE JURAMENTO DE BANDERA EN LA BASE AÉREA DE SON SAN JUAN

El 26 de marzo tuvo lugar en la Base Aérea de Son San Juan un acto de juramento o promesa de personal civil ante la bandera de España. El acto estuvo presidido por el coronel jefe de la Base Aérea Carlos de Palma Arrabal, al que acompañaron el general jefe de la Comandancia General de Baleares (COMGEBAL) Mariano Estaún Solanilla y la alcaldesa de Palma Aina Calvo Sastre.

Se incluyó un homenaje a los que dieron su vida por España y finalizó con un desfile en el que participaron medios del 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, vehículos de la unidad y fuerzas a pie.

Aprovechando la convivencia entre civiles y militares tuvieron lugar diversas actividades, entre ellas referencias al Centenario de la Aviación Militar en España. También se realizó una visita por las instalaciones de la Base Aérea y se proyectó un video sobre las misiones de la Unidad.

El coronel resaltó la importancia que tiene este tipo de actos para que las Fuerzas Armadas en general y el Ejército del Aire en particular se den a conocer a la sociedad a la que sirven.





PARTICIPACIÓN DE LA BASE AÉREA DE MÁLAGA EN LA INAUGURACIÓN DE LA PLAZA DE ESPAÑA DE NERJA

A solicitud del Ayuntamiento de Nerja, y autorizado por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, el 27 de marzo tuvo lugar un acto cívico-militar de inauguración de la Plaza de España en la localidad malagueña de Nerja.

La Base Aérea de Málaga fue la encargada de rendir honores a la Bandera que se instaló, presidiendo de forma permanente dicha plaza. El sencillo pero solemne acto consistió en un izado de la Bandera de España llevado a cabo por una Sección de Honores, Escuadra de Gastadores y Piquete de Bandera pertenecientes a la Escuadrilla de Seguridad, Defensa e Instrucción de la Base Aérea de Málaga al mando del teniente Carmelo Hernández Mateo.

El acto fue presidido por el alcalde-presidente del Ayuntamiento de Nerja, acompañado por el coronel jefe de la Base Aérea de Málaga.

El numeroso público asistente recibió con aplausos la entrada de la fuerza en la plaza, rompiendo con aplausos en el momento del grito de "Viva a España" efectuado por los componentes de la Base.



EL EZAPAC REALIZA SU LANZAMIENTO PARACAIDISTA NÚMERO 216.000

Durante la semana del 28 de marzo al 1 de abril el EZAPAC realizó el lanzamiento paracaidista número 216.000. Con este motivo se programó el lanzamiento masivo de todos los miembros presentes en la Unidad en las modalidades de apertura automática y manual así como un lanzamiento en tándem.

Los orígenes del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas se remontan a 1946 cuando se constituye la 1ª Bandera de Paracaidistas, siendo la primera unidad paracaidista en España. En abril de 1953 se le asigna la denominación de 1er Escuadrón de Paracaidistas, participando en la campaña de Sidi-Ifni, donde realizaron lanzamientos paracaidistas de combate, recibiendo su bautismo de fuego el 8 de diciembre de 1957. En 1965 se desactiva el 1er Escuadrón de Paracaidistas y se crea la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas, ubicándose en Alcantarilla (Murcia) y heredando de aquel la boina negra, el escudo y su lema: "Sólo merece vivir quien por un noble ideal está dispuesto a morir". En 2002 se constituye en su actual entidad de escuadrón.

Los 216. 000 lanzamientos efectuados incluyen importantes hitos alcanzados por el Ejército del Aire en la actividad paracaidista, como el haber efectuado en febrero de 1949 el primer lanzamiento paracaidista masivo llevado a cabo en nuestro país o, treinta años más tarde, realizar los primeros lanzamientos paracaidistas con oxígeno. El EZAPAC cuenta con el record de España de lanzamiento desde avión, establecido en 35.500ft y el record en altura de lanzamiento, con ocasión de un lanzamiento desde globo efectuado a 38.500ft junto a un miembro del programa "Al filo de lo imposible". En el área del paracaidismo acrobático, el EZAPAC constituyó, a través de su Sección de Pruebas y Exhibiciones, el germen de lo que hoy es la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA). En la actualidad, seis miembros del EZAPAC forman parte de este grupo de profesionales que ha situado a España en la élite del paracaidismo en el mundo. En este tiempo la Unidad ha contado con el incondicional apoyo de las unidades de transporte del Ejército del Aire, especialmente del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

El EZAPAC, unidad de operaciones especiales del Ejército del Aire, tiene como misión principal apoyar las operaciones aéreas, principalmente las que tienen como objeto alcanzar la superioridad aérea. Desde 2004, el EZAPAC mantiene un destacamento permanente en el Teatro de Operaciones de Afganistán con la misión de proteger a las fuerzas españolas desplegadas mediante la conducción de operaciones de Apoyo Aéreo Cercano (CAS) y como parte de las tripulaciones de aeroevacuación médica.







IMPOSICIÓN DE CONDECORACIONES A PERSONAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL MINISTERIO DE FOMENTO

El 29 de marzo, en un acto presidido por el secretario de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, Isaías Táboas, que se celebró en la sede del ministerio de Fomento, se han impuesto diversas condecoraciones a personal del Ejército del Aire.

El teniente general Juan Luis Abad Cellini, actual general jefe del Mando Aéreo de Combate, recibió la Encomienda de número de la Orden de Isabel la Católica, queriendo agradecer con ella su labor desempeñada cuando era segundo jefe del Estado Mayor como Autoridad Nacional de Supervisión Militar para las infraestructuras y recursos militares al servicio del tráfico civil, así como los avances en la implantación del concepto de uso flexible del espacio aéreo durante su mandato.

Por su parte el coronel Vicente Albert Gil recibió la Encomienda de Número de la Orden del Mérito Civil en agradecimiento a su labor en la comisión Interministerial Defensa Fomento (CIDEFO) y en la Comisión de Estudio y Análisis de Incidentes de Tránsito Aéreo.

Al acto asistió el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, José Jiménez Ruiz, acompañado por todos los miembros del Consejo Superior Aeronáutico, además de otras personalidades de los ministerios de Fomento y Defensa, y del Ejército del Aire.

En sus discursos, tanto el JEMA como el general Abad destacaron la excelente coordinación y entendimiento entre el Ministerio de Fomento y el Ejército del Aire en aras de una gestión segura y eficaz del espacio aéreo español.

4.000 HORAS DE VUELO EN EL DESTACAMENTO HELISAF

El destacamento HELISAF realizó el pasado 30 de marzo de 2011 las 4000 horas de vuelo en el marco de la operación R/A de Afganistán. Este hito se alcanzó tras finalizar una misión en la población fronteriza de Towraghundi (frontera con Turkmenistán).

El Destacamento HELISAF lo compone personal del Ala 48, escuadrones SAR 801/802, EZAPAC, Ala 78 y personal sanitario de la UMAER. Está establecido en la base de apoyo avanzado (FSB) de Herat desde mayo de 2005. A lo largo de estos casi seis años se han realizado más de 3000 salidas, evacuando a más de 900 pacientes en zona de operaciones.



El Ala 48 mantiene operativos en la FSB de Herat tres helicópteros Superpuma (HD-21). Su misión principal es la de evacuación médica (MEDEVAC) y como misiones secundarias tiene asignadas las de transporte táctico, SAR/CSAR y enlace.

VISITA DE LOS AGREGADOS DE DEFENSA, AÉREOS, MILITARES Y NAVALES A ALBACETE

El 30 de marzo los agregados de defensa, aéreos, militares y navales de diferentes países acreditados en España visitaron la Base Aérea de Albacete, Ala 14 y TLP. En esta visita, organizada por la sección de Relaciones Internacionales del EMA, estuvieron representados Albania, Alemania, Argelia, Argentina, Brasil, Chile, China, Corea, Ecuador, Egipto, Francia, Indonesia, Italia, Marruecos, Mauritania, Paraguay, Polonia, Rumanía, Rusia, Serbia, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Turquía, Ucrania, Uruguay, Venezuela y Vietnam.

Fueron recibidos por el coronel jefe del Ala, Francisco Javier del Cid, quien destacó, con motivo del Centenario de la Aviación Española, la evolución histórica de la base aérea y los aviones que han prestado su servicio en Albacete. A continuación, se visitó una exposición estática del C-14M y su armamento y recorrieron las instalaciones de mantenimiento del Ala.



La visita continuó en el "Tactical Leadership Programme" (TLP), acompañados por su coronel jefe, Ignacio Bengoechea, quien les explicó los principales objetivos y actividades del programa. A su vez, puso de manifiesto la gran relevancia que tiene el TLP en el entrenamiento de las tripulaciones para enfrentarse a los actuales y futuros conflictos.



WORLD CHALLENGE BODYFLIGHT BEDFORD 2011

Del 31 de marzo al 3 de abril, tuvo lugar en la población inglesa de Bedford, la World Challenge Bodyflight 2011, una de las competiciones "Indoor" más importantes a nivel mundial dentro del entorno paracaidista en la que se dan cita los mejores equipos militares y civiles. Participaron un total de 70 equipos de 17 naciones y, al tratarse de un "Open", pudieron participar varios equipos de un mismo país.

Cinco miembros de la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada": cabo 1º Eduardo Perruca, cabo 1º Vico López, cabo 1º Lojo Vázquez, cabo Raúl Cifuentes y la cabo Teresa Pardo, fueron los representantes españoles compitiendo en las modalidades de Vuelo en Formación y "Freefly".

Vuelo en Formación: El equipo, compuesto por cuatro voladores, debe secuenciar un número predeterminado de formaciones de vuelo en un tiempo máximo de 35 segundos.

Freefly: El equipo, compuesto por dos voladores, debe presentar una coreografía de vuelo libre en un tiempo de 1 minuto. Se valora la limpieza de los ejercicios y su dificultad.

El equipo español consiguió un octavo puesto en la prueba de vuelo en formación dentro de su categoría y, el equipo de "Freefly", compuesto por el cabo 1º Perruca y el cabo Cifuentes, consiguió subirse al podio, con la tercera plaza en esta prueba.

LOS GANADORES DEL PREMIO AULA ESCOLAR EJÉRCITO DEL AIRE 2010 VIAJAN A LAS ISLAS CANARIAS

Entre los días 3 y 8 de abril ha tenido lugar el viaje a las Islas Canarias correspondiente al Premio Aula Escolar Aérea 2010. Ya llevamos una década celebrando este premio con alumnos de Educación Secundaria Obligatoria de toda España, y en todos los viajes realizados con ellos las experiencias y emociones transmitidas superan con creces los objetivos programados.

Los ganadores de esta edición fueron los alumnos del Centro Cultural y Deportivo Tajamar, de Madrid, por el trabajo titulado «Ala 12: Ases de las Alturas», una semblanza de la trayectoria de la teniente Rocío González Torres contemplada desde las vivencias familiares en su pueblo natal de Huevar del Aljarafe (Sevilla) a una edad similar a la de nuestros ganadores, una etapa en la que hay que tomar decisiones importantes de cara a los estudios, de superación y compañerismo, hasta su periodo de formación como alumna en la Academia General del Aire y de piloto de combate en el Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque en la Base Aérea de Talavera la Real.En







este viaje han participado 12 alumnos, 2 profesores y personal del Gabinete del JEMA, contando con el apoyo del personal del Ejército del Aire en las Islas Canarias.

Sobre las 10:00 horas del domingo 3 de abril, a bordo de un avión T.19 (CN-235) del Grupo de Escuelas de la Base Aérea de Matacán, (Salamanca) partía la expedición desde la Base Aérea de Getafe (Madrid) a la Base Aérea de Gando (Gran Canaria).

El lunes por la mañana fueron recibidos por el general jefe del Mando Aéreo de Canarias, quien, tras darles la bienvenida y desearles una feliz estancia, les trasmitió la importancia de que la juventud española, que ellos representan, conozca las actividades diarias de las Fuerzas Armadas en general y del Ejército del Aire en particular.

Ese mismo día visitaron la Base Aérea de Gando, donde los ganadores del concurso pudieron conocer de primera mano las tareas diarias de mantenimiento en los barracones del Ala 46, en concreto toda la mecánica y aviónica del F.18. Más tarde, pasaron a visitar las instalaciones del 802 Escuadrón, comprobando de primera mano una alerta que se presentó en el momento de darles las explicaciones durante una exposición estática de sus aparatos, el helicóptero HD.21 (Super Puma) y el avión D.2 (Fokker F.27). Todos ellos pudieron comprobar la inmediatez de la puesta en marcha del dispositivo de alerta. Por último, pudieron contemplar una demostración de la sección de perros policía del Escuadrón de Seguridad y Servicios de la Base Aérea de Gando.







Al día siguiente tuvieron la oportunidad de disfrutar de una visita guiada en vehículos todo terreno por la geografía interior de la isla de Gran Canaria, que finalizó con unas horas de descanso en las Playas de Maspalomas.

El miércoles por la mañana se trasladaron a Lanzarote a bordo de un avión T.21 (C-295) del Ala 35 destacado en las Islas Canarias. Durante el vuelo, fueron interceptados por un avión C.15 (F-18) del Ala 46. Después de aterrizar en Lanzarote fueron recibidos por el coronel jefe del Aeródromo, quien les explicó los cometidos y funciones de toda la Unidad. Asimismo, durante dos días pudieron disfrutar de diversas visitas culturales: Parque Nacional del Timanfaya, Cuevas de los Verdes, Jameos del Agua y Mirador del Río.

El viernes 8, despegaron del Aeródromo Militar de Lanzarote con destino a la Base Aérea de Getafe en un avión T.19 (CN-235) perteneciente también al 741 Escuadrón de la Base Aérea de Matacán (Salamanca). No faltaron las palabras de despedida del coronel jefe del aeródromo, así como la despedida oficial que junto a sus oficiales rindieron a toda la comitiva.

En breve se publicarán las bases del concurso para este premio en su edición de 2012, donde esperamos que este breve relato sirva de aliciente a todos los participantes en las próximas ediciones. ¡Suerte para todos ellos!



MÁS DE 350 PERSONAS PRESTAN SU JURAMENTO O PROMESA EN LA UNIÓN ANTE LA BANDERA DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El 3 de abril tuvo lugar en el Polideportivo Municipal de La Unión una jura o promesa ante la bandera de España, en la que participaron más de trescientos vecinos de esta localidad murciana.

El acto militar estuvo presidido por el general de división, director de Personal del Mando de Personal del Ejército del Aire, Santiago Guillén Sánchez, quien estuvo acompañado por el coronel director de la Academia General del Aire, Juan Antonio Ortega Vázquez, y por el alcalde de La Unión, Francisco Martín Bernabé Pérez. También contó con la asistencia del consejero de Justicia y Seguridad Ciudadana, Manuel Campos y por varios diputados regionales.

El acto comenzó con un homenaje a la bandera, en el que el general Guillén, natural del municipio de La Unión, hizo entrega de la bandera de España que presidiría los actos al alcalde de la ciudad. Una vez finalizado el homenaje a la bandera tuvo lugar la jura o promesa ante la bandera por parte del personal civil, refrendando con un beso su compromiso con la enseña y por tanto, con todos los valores que representan para todos los ciudadanos españoles.

En primer lugar lo hizo el propio alcalde de la ciudad; le siguió el consejero de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Manuel Campos y la corporación municipal del Ayuntamiento de La Unión. También llevaron a efecto su público compromiso con España los componentes de diversas asociaciones municipales y resto del personal que había realizado su solicitud, entre los que se encontraban alrededor de trescientos cincuenta vecinos de la localidad murciana.

Los actos continuaron, con un emotivo homenaje a los que dieron su vida por España, finalizando con un desfile terrestre en el mismo polideportivo, en el que participaron los alumnos y la Unidad de Música de la Academia General del Aire, ante la atenta mirada de las más de cuatro mil personas que se dieron cita en las abarrotadas gradas del Polideportivo Municipal.

Por último, cabe destacar la participación de la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada", realizando un salto paracaidista con caída libre ante la atenta mirada de los vecinos de La Unión,



en dos tandas de cuatro y cinco saltadores respectivamente, todos ellos con gran experiencia paracaidista.



CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EJÉRCITO DEL AIRE Y LA ASOCIACIÓN AMIGOS DEL MUSEO DEL AIRE

El 4 de abril tuvo lugar en el Cuartel General del Ejército del Aire la firma del Convenio de Colaboración entre el Ejército del Aire y la Asociación Amigos del Museo del Aire. Su objetivo es establecer las líneas de colaboración entre las dos instituciones para divulgar el patrimonio histórico aeronáutico español, mediante la realización de actividades y proyectos de manera conjunta.

Por parte del Ejército del Aire firmó el general del Aire José Jiménez Ruiz, jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, y por la Asociación su presidente, Juan Luis Ibarreta Manella.

La Asociación Amigos del Museo del Aire nació en 1998 con vocación de cooperar con el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, centrando sus acciones en la divulgación de la aviación y de los fondos del Museo, llevando a cabo desde entonces una constante e intensa labor en la restauración de fondos del Museo, fomento de la investigación histórica, arqueología aeronáutica, maquetismo y el fomento de donaciones, cesiones e intercambios.

Aviación civil 2011
La sombra de la duda

José Antonio Martínez Cabeza
Ingeniero Aeronáutico. Miembro de Número del IHCA

La evolución de los acontecimientos durante el año 2010 dejó para 2011 la confirmación de la recuperación del transporte aéreo apuntada entonces. Ahora que 2011 ya está en curso la sombra de la duda no se ha despejado todavía. Si se consideran las cifras de adquisiciones de aviones como el termómetro que da cuenta del estado de la Aviación Comercial la respuesta debería ser afirmativa a la luz de las ventas que los grandes fabricantes han ido recogiendo a lo largo de 2012. Si se examina desde la perspectiva de las noticias que han llegado en los últimos meses desde las compañías aéreas son un cierto contrapunto.



El prototipo A320 MSN 0001 perteneciente a Airbus durante su primer vuelo de evaluación de los "sharklets". -Airbus-

A la hora de redactar este resumen anual aún no tenemos al completo los resultados de los dos principales fabricantes de aviones, Boeing y Airbus, de modo y manera que habremos de conformarnos un año más con analizar los acontecimientos a la luz de los datos disponibles a la hora de cerrar esta edición. Presentaremos los datos definitivos y comparados en las páginas de noticias de la edición de marzo, como viene siendo usual. En todo caso esos datos incompletos denotan unas tendencias que no parece posible que vayan a cambiar aún a expensas de las cifras que Airbus dará a conocer a mediados de enero. Los números de Boeing fueron desglosados en un exultante comunicado de prensa el pasado día 5 de ese mismo mes. Airbus sólo tiene disponibles sus cifras hasta el 30 de noviembre. Según esos datos, Airbus ha vuelto a sumar más ventas y entregas que Boeing en el ejercicio 2011, incluso con unas cifras totales de cancelaciones que son más elevadas del lado de Airbus.

Boeing ha sumado en 2011 un total de 921 ventas de las que deben deducirse 116 cancelaciones para llegar a la cifra de 805 ventas netas. Hasta el 30 de noviembre Airbus había conseguido en 2011 la cifra de 1.521 aviones vendidos y 143 cancelaciones, por lo que las ventas netas en esos once meses se elevaban hasta las 1.378 unidades. En ambos casos se trata, bien es cierto, de cifras totales en las que se acumulan los resultados obtenidos por los diversos tipos de aeronaves que producen ambas empresas. Pero un desglose a nivel de modelos muestra matices relevantes que es preciso examinar con algún detalle para tener una panorámica más exacta -aunque incompleta todavía- que muestra como a ambos lados del Atlántico ha habido luces y sombras.

El grueso de la ya innegable diferencia en ventas a favor de Airbus va a residir en la familia SA, Single Aisle, y en concreto en el éxito conseguido con el A320neo que cristalizó en una espectacular avalancha de compromisos en el Salón de Le Bourget, ya comentada desde las páginas de RAA en su debido momento, y que se ha ido consolidando en ventas en firme a lo largo de 2011. Airbus había lanzado ese nuevo modelo de la familia SA en diciembre de 2010 como una consecuencia lógica de su situación industrial puesto que, con los recursos de la empresa dedica-

dos entre otras cosas a la regularización de la producción del A380 y al desarrollo del A350 XWB, resultaba a simple vista una temeridad embarcarse en el desarrollo de otro nuevo avión, la opción por la que más de un cliente llevaba abogando desde tiempo atrás como bien es conocido.

Boeing se mantuvo al margen de la evolución del A320neo durante la primera mitad de 2011, en una actitud titubeante probablemente deliberada entre especulaciones de los medios especializados alimentadas por algunas declaraciones de responsables de la empresa, que unos querían ver como la intención de la empresa estadounidense de lanzar un nuevo avión y otros como un sondeo para recabar la opinión del mercado ante una supuesta versión remotorizada. Boeing estaba y está en una situación industrial parecida a la de Airbus, en su caso los protagonistas son el 787 y el 747-8, de modo que la problemática de recursos disponibles no difería gran cosa. No cabía esperar que Boeing volviera a incurrir en los errores que desencadenaron los problemas del 787; en consecuencia se presentía que el resultado final recaería en otra versión remotorizada, ante la presión añadida por la espectacular evolución del A320neo en Le Bourget. El 20 de julio American Airlines anunció un gran encargo simultáneo de aviones de Boeing y Airbus parte de los cuales eran A320neo y en concreto un centenar eran 737 que deberían estar remotorizados: se trataba de la luz verde para el lanzamiento industrial de la versión 737MAX que tuvo lugar el 30 de agosto siguiente.

En semanas sucesivas Boeing dio a conocer que contaba con clientes dispuestos a adquirir una gran cantidad de aviones 737MAX; de hecho en su comunicado de prensa del 5 de enero afirma que 2012 "será el año del 737MAX" y que al acabar 2011 tenía encargos y compromisos que suman más de un millar procedentes de 15 clientes. No obstante en 2011 todas esas expectativas sólo se han concretado en la venta de 150 unidades a Southwest Airlines anunciada el 13 de diciembre, que ha convertido a esa compañía en cliente lanzador del avión. Airbus por el contrario si cuenta ya con un sustancial número de ventas en firme de los A320neo que a 30 de noviembre eran 1.196 procedentes de 21 clientes.

Al margen de esos números y del optimismo con que Boeing y Airbus cantan las excelencias de ambos modelos, el desglose de sus características técnicas es omitido y tan sólo se pueden ver y oir alusiones a unas cifras globales de ahorro de combustible y de emisiones de dióxido de carbono; se supone que los clientes confirmados o en potencia estarán recibiendo algunas informaciones más concretas porque de otra manera sería difícil entender tanta venta y tanto compromiso. Airbus puso en vuelo el 30 de noviembre su prototipo A320 MSN0001 equipado con los llamados "sharklets" para evaluar los efectos que tendrán dentro de la configuración del A320neo.

Objetos de interés permanente a lo largo de 2011 fueron las evoluciones del Boeing 787 y del Airbus A350 XWB. Tras de un retraso acumulado de tres años, el 26 de agosto recibió su certificado de aeronavegabilidad el 787 que entró en servicio con All Nippon Airways un mes después. El 19 de agosto, una semana antes, había sido el 747-8F quien había recibido su correspondiente certificado. Hitos relevantes también para el 747-8 fueron el primer vuelo del 747-8I Intercontinental, que tuvo lugar el 20 de marzo, y su correspondiente certificación obtenida el 14 de diciembre.

Con motivo de la certificación de 747-8F y 787, y en contra de lo que podía esperarse, Boeing se comportó de manera muy cauta advirtiendo tan sólo que los 747-8 y 787 sumarían entre 25 y 30 entregas cuando 2011 concluyera. En la práctica no ha sucedido así y ese propósito se ha convertido en un objetivo errado por un margen significativo. El año 2011 concluyó y tan sólo se entregaron dentro de él nueve aviones 747-8F y tres 787, es decir, menos de la mitad de lo indicado. El 747-8F tuvo problemas a la hora de su entrega a Cargolux, como quedó reseñado en su momento en las páginas de RAA, pero el exiguo registro logrado por el 787 hace pensar que el desarrollo de la serie todavía presenta algunos problemas que, bien es cierto, no han trascendido a los medios especializados que sepamos. A nivel de ventas el año 2011 tampoco fue brillante para ambos modelos; el 747-8 obtuvo siete ventas y



El A380 MSN 031 entregado a la compañía China Southern. -Airbus-



Llegada a Toulouse del fuselaje delantero de la estructura de ensayos MSN 5000 del A350 XWB el pasado 23 de diciembre. -Airbus-

ocho cancelaciones, mientras el 787 consiguió 45 ventas y 32 cancelaciones. Los números del 787 se vieron maquillados a última hora por la venta de 25 aviones el 27 de diciembre a un cliente que se mantiene en el anonimato. De no haberse producido esa afortunada coincidencia, el 787 habría concluido 2011 con 20 ventas en firme y 32 cancelaciones, es decir en la zona de ventas netas negativas.

También el A350 XWB tuvo sus altibajos a lo largo de 2011. En los primeros once meses de 2011 sumó más cancelaciones que ventas -29 frente a diez- aunque está por ver lo que habrá sucedido en el mes de diciembre. El programa ha sido objeto de retraso de manera que el A350-900 XWB ha visto desplazada su fecha de entrada en servicio hasta el primer semestre de 2014. Este cambio ha venido a sumarse al retraso de la fecha de entrada en servicio del A350-1000 XWB anunciada justo con el comienzo de Le Bourget el pasado mes de junio y justificada por el cambio a una nueva versión del motor Trent XWB, objeto de duras críticas por parte de Qatar Airways. Por el momento las fechas de entrada en servicio del A350-800 XWB y del A350-1000 XWB se mantienen en 2016 y 2017 respectivamente tal y como se fijaron en el Salón parisino.

El año 2011 ha sido muy propicio para el Boeing 777 donde ha sumado nada menos que 202 ventas en firme y tan sólo un par de cancelaciones. El 777 número 1.000 entró en noviembre de 2011 en la cadena de producción de Everett -será entregado a Emirates en marzo de 2011- mientras Airbus tomaba en ese mismo mes la decisión de dar por finalizada la producción del A340 una vez entregados todos los aviones que existían en la cartera de pedidos, ante la falta de ventas y las aparentemente nulas expectativas de futuro. Del A340 en sus versiones -200 y -300 se construyeron 246 unidades y de los A340-500 y -600 se entregaron 129, figurando en las estadísticas como vendidas 131 unidades y canceladas dos. A cambio el A380 fue consolidando a lo largo de 2011 su cadencia de entregas y a fecha 30 de noviembre tenía una cartera de pedidos de 243 unidades de las cuales habían sido entregadas 63, con unas ventas netas en 2011 de 9 unidades, producto de 19 ventas y 10 cancelaciones.



Las excelentes cifras de ventas de aviones no pueden ocultar sin embar-



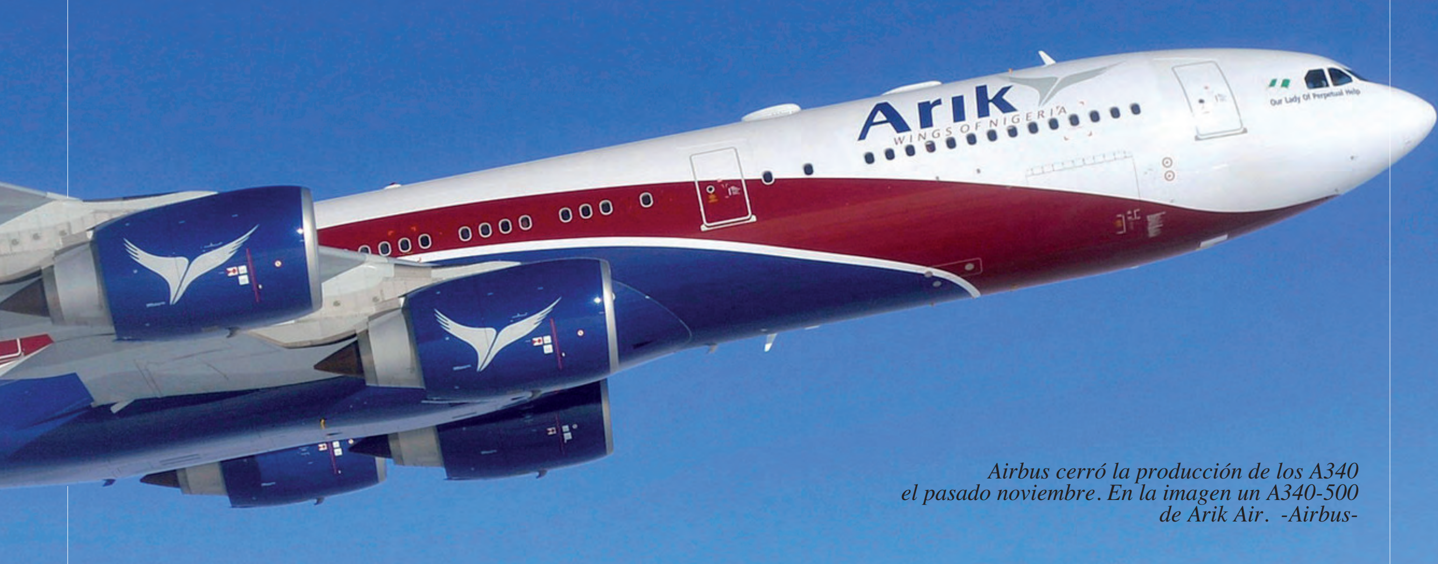
El A321 MSN 4957 pertenecient e a la compañía US Airways se convirtió en el avión Airbus nº 7.000 de los entregados. -Airbus-



go que la industria del Transporte Aéreo ha sorteado el año 2011 entre incertidumbres y vaivenes, reflejo de la situación atravesada por la Economía mundial, con una tendencia negativa acentuada en el último trimestre. Tampoco los precios del combustible han ayudado precisamente en esa travesía. Sin embargo la demanda de plazas y la adecuación de la oferta a la demanda, que han tenido sus exponentes más positivos en Asia, parece que han contrarrestado los efectos negativos de ambos factores. Así pues, y aunque todavía faltan semanas para que se conozcan los grandes números del transporte aéreo en 2011, los analistas auguran que habrá sido un año con resultados positivos. Los pronósticos para 2012 se apoyan sin embargo en la aparición de mensajes de corte pesimista aparecidos en la última parte del año.

La International Air Transport Association, IATA, advirtió en noviembre que desde el mes precedente se percibía una bajada en la demanda de plazas mientras el mercado de la carga aérea había perdido terreno con relación a los niveles de actividad de comienzos de año. Por su parte, la rama europea de la organización Airports Council International, ACI, daba a comienzos de diciembre datos que no hacían sino corroborar las percepciones de la IATA. Decía ACI en su comunicado al efecto que "después de varios meses de disparidades significativas en las tendencias del tráfico de pasajeros y de carga, las cifras de tráfico aéreo en Europa de octubre revelan una reducción importante en el crecimiento del tráfico de pasajeros", y a continuación se refería a la carga aérea indicando que "la persistencia del tráfico total de carga en valores negativos continuó, con un decremento de movimientos en octubre de un 4,9% comparado con el mismo mes de 2010".

Como colofón no está de más recordar aquí los comentarios de Ulrich Schulte-Strathaus, secretario general de la Association of European Airlines, AEA, sobre la situación: "la mayoría de nuestros miembros han registrado buenos resultados a lo largo de los primeros nueves meses de 2011. El movimiento de pasajeros ha estado por encima del 8% y la perspectiva para el balance global del ejercicio es positiva. Sin embargo la evolución de la carga aérea ha sido inestable desde mitad del año y las cifras del tercer trimestre han



Airbus cerró la producción de los A340 el pasado noviembre. En la imagen un A340-500 de Arik Air. -Airbus-

empezado a debilitarse. El cuarto trimestre marcará el comienzo de una nueva etapa difícil".

El año 2011 fue testigo de algunas operaciones significativas. Sin duda la más llamativa por sus posibles consecuencias fue la suspensión temporal de pagos de AMR Corp, propietaria de American Airlines, a finales de noviembre que algunos analistas han identificado con el nacimiento de una nueva era para el transporte aéreo estadounidense. En el marco proporcionado por el conocido Chapter 11 la compañía American Airlines deberá reestructurarse para retornar a una situación de normalidad. No se oculta que todo ello puede tener consecuencias en cadena, basta recordar algo mencionado aquí antes, cual fue el acuerdo de compra masiva de aviones con Boeing y Airbus. Otros hechos importantes fueron la adquisición del 35% del accionariado de Cargolux por parte de Qatar Airways; la adquisición del 29,21% del capital de Air Berlin por Etihad Airways -tenía ya un 2,99%-; y la venta de British Midland Limited a International Airlines Group que debe cerrarse en las próximas semanas, en este caso incurriendo al parecer la compañía alemana en unas pérdidas importantes.

El capítulo de la seguridad aérea cuyo examen debe apoyarse en datos no consolidados, ha resultado positivo. Para ello se dispone de dos fuentes de datos, una de ellas es la ya tradicional constituida por Aviation Safety Network, ASN, otra un avance elaborado y publicado por Flightglobal.com.

De acuerdo con ASN 2011 fue un año excelente para la seguridad aérea en el que el transporte aéreo sumó 507 víctimas mortales en 28 accidentes más otros 14 fallecimientos de personas que se encontraban en el suelo. ASN destaca que siete de los 28 accidentes mencionados los sufrieron compañías aéreas incluidas en la "lista negra" elaborada por la Unión Europea. A cambio el Continente Africano vio un cierto decremento de accidentes, sin que ello sea motivo de satisfacción porque sólo un 3% de las operaciones se produjeron en él. No fue bueno el año para Rusia, donde se contabilizaron seis de los accidentes mortales.

El optimista análisis de ASN contrastó con el epígrafe usado por Flightglobal.com para presentar en la red su análisis: "Airline fatal accident numbers climb in 2011" (los números de accidentes mortales de las compañías aéreas subieron en 2011). Se basaba en sus propios datos según los cuales el número de accidentes con víctimas mortales fue en 2011 de 37 comparado con sólo 26 en 2010. Un poco más abajo reconocía que el número de siniestros contrastaba con el relativamente bajo número de fallecidos, cifrado en 515, el segundo menor comparando con la década precedente en la que 2004 fue el mejor año. Hay que hacer notar que, con independencia de las definiciones de accidente e incidente que la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI, establece en su



El Boeing 787 número de serie ZA008 entregado a All Nippon Airways. -Boeing-

A principios de diciembre un Boeing 747-8I, el mostrado en esta foto, fue evaluado por la compañía Lufthansa en Francfort. -Lufthansa-

Anexo 13, los analistas tienen sus propias clasificaciones que de hecho dan lugar en general a pequeñas diferencias en las cifras, aunque las tendencias no tienen por qué verse afectadas.

Para Flightglobal.com la razón por la que se alcanzó en 2011 "tan elevado número de accidentes" en contraste con el reducido número de víctimas es "el relativamente alto número de aeronaves regionales protagonistas, la mayoría aviones turbohélice". Dicho así se trata de una aseveración susceptible de malinterpretaciones. Ni las aeronaves regionales son menos seguras que los grandes aviones comerciales, ni los turbohélices regionales son menos fiables, desde el momento en que son certificados bajo los mismos criterios y normas que sus homólogos reactores. La auténtica razón se encuentra en que en un elevado número de casos y por sus características, los turbohélices son empleados en entornos donde las infraestructuras son más deficientes y las ayudas a la navegación son escasas o simplemente están ausentes. En otro orden de cosas esa "desproporcionalidad" entre accidentes y víctimas denotaría que el diseño de los aviones mejora de manera significativa en cuanto a asegurar la supervivencia de sus ocupantes en caso de siniestro.

Uno piensa que ni ese titular fue precisamente afortunado, ni fue mucho menos positivo en lo que a la evaluación del transporte aéreo se refiere, ni tampoco lo fue el escueto e incompleto análisis que le siguió. De hecho se está transmitiendo al lector, y por ende al público en general, una imagen deformada e infundada de la seguridad aérea; en todo caso cada cual es tan libre de opinar como responsable de lo que dice y lo que escribe.

A lo largo de 2011, y según se acercaba su final, fue in crescendo la protesta internacional en contra de la legislación europea que incluye al transporte aéreo en el mercado de derechos de emisión, habitualmente referida como Emissions Trading Scheme, ETS, ahora ya en vigor con la llegada de 2012. La contestación fue más allá de las compañías aéreas y pasó a convertirse en un asunto de estado, donde el Congreso estadounidense o los Gobiernos chino e hindú, por solo citar tres protagonistas de la mayor relevancia, han entrado de lleno con advertencias y nada veladas amenazas.

El asunto fue llevado al Tribunal de Justicia de la Unión Europea que dictó su sentencia favorable a los intereses de la Unión Europea el 21 de diciembre, decisión que a muy pocos puede haber sorprendido. Este tribunal dictaminó que "la aplicación del ETS por parte de la Unión Europea es válido puesto que no infringe ni las leyes internacionales ni la soberanía de otros estados y es compatible con los acuerdos internacionales".

Sabido es que la Unión Europea justifica el establecimiento unilateral del ETS en la inacción a nivel internacional sobre una normativa común de control y limitación de las emisiones de las



aeronaves, para lo cual no ha dudado en afirmar que mientras la mayor parte de los medios productores de emisiones contaminantes están reduciéndolas, las emisiones de las aeronaves se han duplicado desde 1990 y podrían triplicarse en 2020. Amparándose en ese pretexto, acerca de cuya "veracidad" existe abundante documentación, la Unión Europea está haciendo caso omiso de las acciones que tiene en curso la OACI para crear unos criterios internacionales de limitación de emisiones gaseosas por parte de las aeronaves, el marco adecuado para adoptarlas.

Dentro de este contexto nos ha causado estupor leer el comunicado publicado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea acerca de su sentencia (Comunicado de Prensa nº 139/11 del 21 de diciembre de 2011) donde indica, y transcribimos literalmente, que: "En concreto, por lo que se refiere al Convenio de Chicago, el Tribunal de Justicia declara que la Unión no está vinculada por este Convenio puesto que no es parte en el mismo ni ha asumido tampoco, a día de hoy, todas las competencias objeto de dicho Convenio. En cuanto al Protocolo de Kyoto, el Tribunal de Justicia indica que las partes en este Protocolo pueden cumplir sus obligaciones del modo y con la celeridad que acuerden y que, en concreto, la obligación de procurar limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los combustibles del transporte aéreo trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), no es incondicional ni suficientemente precisa para poder ser invocada".

Cuando los primeros firmantes del Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944 se reunieron lo hicieron sabedores de que una vez concluida la Segunda Guerra Mundial el Transporte Aéreo se desarrollaría a gran velocidad y dado su carácter global necesitaría un marco legal y normativo sin el cual el caos se apoderaría de él hasta llevarle al colapso. Es un hecho cierto que la Aviación Comercial que hoy conocemos no habría sido posible sin la existencia del Convenio de Chicago y de la OACI. En la actualidad la OACI cuenta con 191 países miembros, cada uno de los cuales con la firma de su adhesión a la Organización se compromete expresamente a actuar de acuerdo con sus principios, recomendaciones y procedimientos. Todos los países miembros de la Unión Europea lo son también de la OACI, de ahí que nos sorprenda profundamente ver escrito nada menos que por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea que la Unión ni está vinculada al Convenio de Chicago ni ha asumido las competencias de dicho Convenio.

Haciendo la salvedad de que nuestros conocimientos de Leyes son más bien escasos y de que por ello podemos haber interpretado de manera equívoca el espíritu del comunicado, lo que uno entiende en el texto difundido por ese Tribunal es que aunque todos los países



Boeing entregó el 3 de noviembre el primer 747-8F a Atlas Air Worlwide Holdings, Inc., que será empleado por British Airways World Cargo durante los próximos cinco años. -Boeing-



American Airlines se acogió al Chapter 11 con el fin de establecer las condiciones precisas para su reestructuración. En la imagen un 737-800 de la compañía.

de la Unión Europea son miembros de la OACI y por eso se deben a los compromisos adquiridos libremente con su adhesión al Convenio, el conjunto de todos ellos sin embargo no tiene nada que ver con la OACI. Curiosa doctrina judicial esa según la cual pertenecen las partes pero no el todo.

De momento alguna compañía europea, como Lufthansa sin ir más lejos, ha indicado que los costes de la imposición del ETS los repercutirá directamente en los pasajeros, algo que con toda probabilidad pasará tarde o temprano con todas o casi todas las compañías europeas. Otros países, como China, ya han dicho que sus compañías no van a pagar a la Unión Europea y han amenazado con represalias comerciales que pueden haber afectado ya a Airbus si son ciertas las informaciones que han circulado entre los medios especializados. Estados Unidos no ha adoptado aún una postura oficial pero no parece que acepte ahora transigir después de la actividad legislativa movida al respecto por el Congreso meses atrás. Conviene decir que, en caso de impago, la Unión Europea podría prohibir el acceso de las compañías implicadas a los cielos europeos.

A lo largo de 2012 se verá en que desemboca este asunto que desde luego ni se ha cerrado aún ni tiene buen cariz. Sólo hay tres cosas claras cuando 2012 se acaba de estrenar: la Unión Europea no tiene intención de rectificar; el Transporte Aéreo vuelve a convertirse una vez más en una fuente de ingresos para sanear las arcas de los estados; y sus usuarios volverán a pagar la factura. ■

El año del adiós al *transbordador*

DAVID CORRAL HERNÁNDEZ

El año pasado celebramos los 50 años del famoso "Poyéjali" ("vámonos") de Yuri Gagarin en su viaje hacia el Cosmos a bordo del Vostok 1. El 12 de abril de 1961 este cosmonauta soviético se convirtió en el primer ser humano en salir de nuestro planeta y llegar al espacio. Veinte años después hacía su viaje inaugural otro hito de las misiones tripuladas, el transbordador espacial de la NASA. Fue el primer vuelo espacial tripulado de los EE.UU. desde el proyecto Apollo-Soyuz de 1975. Sus vuelos duraron hasta el 2011, año en el que la NASA retiró del servicio activo a la flota dejando a Estados Unidos sin transporte propio para vuelos tripulados hasta la llegada de las nuevas sondas. Rusia ha perdido mucha de su histórica fiabilidad al sufrir varios errores en sus lanzamientos, aunque sigue siendo destacado partícipe en el mercado de lanzadores con su amplia gama de cohetes. Destacada va China, que ya supera en lanzamientos a las dos grandes potencias y ha puesto en órbita el germen de su primera estación espacial y ha activado su sistema de navegación Beidou ("Brújula"). Europa mantiene su compromiso científico y gana terreno en el sector de lanzadores al contar con los Ariane, Soyuz y Vega desde Kourou. Y es que el mercado de lanzadores promete ser jugoso a lo largo de los próximos años. Euroconsult ha previsto que alrededor de 1.145 satélites serán construidos y lanzados hasta 2020 con unos ingresos procedentes de la fabricación y lanzamiento de estos satélites de 196.000 millones en todo el mundo. Por su parte, La consultora británica NSR ha calculado en su estudio "Global Satellite Manufacturing and Launch Markets" que podrían lanzarse 1.600 nuevos satélites hasta el 2025, lo que representa unos 110 satélites al año durante 15 años con una cifra de negocio que supera los 250.000 millones de dólares, llevándose Estados Unidos y Europa más del 50% del mercado.



ESTADOS UNIDOS EN EL AÑO DEL ÚLTIMO VUELO DEL TRANSBORDADOR ESPACIAL

A finales de julio, con el regreso a tierra del Atlantis, se puso fin a treinta años de una gran historia, la del Trasbordador Espacial de la NASA. Con la misión STS-135 el Atlantis viajó a la Estación Espacial Internacional, a donde transportó el módulo logístico presurizado Raffaello. Tras este punto y final los transbordadores del programa Shuttle se exhibirán en diversos centros de EE.UU. A partir de ahora, y hasta que la NASA disponga de un nuevo transporte de tripulaciones, sus astronautas tendrán que viajar a la ISS a bordo de las Soyuz de la agencia espacial rusa Roskosmos, a la que la NASA pagará más de mil millones de dólares en los próximos cuatro años. Mientras espera la llegada de las naves privadas sigue trabajando en el sistema de lanzamiento espacial (Space Launch System, SLS), el nuevo sistema que en el futuro permitirá realizar vuelos tripulados. Ha sido diseñado para llevar al vehículo polivalente de carga y tripulación Orion a nuevos destinos en el espacio profundo y servirá como respaldo para las naves de transporte comercial que realizarán los vuelos a la ISS. El primer vuelo de prueba está previsto para finales de 2017, el primero con tripulación en 2021 y su primera misión tripulada hacia 2025, quizá a un asteroide cercano a la Tierra. Si se logran los objetivos en el 2030 los astronautas de la Nasa podrían viajar a Marte. Pese al "frenazo" en sus vuelos tripulados la NASA quiere seguir siendo una potencia y, para ello, comenzó en noviembre la admisión de candidatos para el curso de formación de la nueva generación de astronautas. Los seleccionados serán anunciados en marzo de 2013 y deberán comenzarán su entrenamiento en agosto de ese mismo año. En Marte, donde el rover Opportunity sigue todavía operativo, se espera la llegada en agosto de este año de la misión Mars Science Laboratory con el rover Curiosity. Esta misión realizará estudios científicos que determinen la capacidad pasada y presente de albergar vida en el planeta. Los Delta, Atlas, Taurus o Minotaur estadounidenses también pusieron en el Espacio a otras misiones científicas, como "Glory", que recaba información sobre cómo el Sol y los aerosoles influyen al clima terrestre; NPP (National Polar-orbiting Operational Environmental Satellite System Preparatory Project), con la misión de observar y mejorar los pronósticos meteorológicos; la sonda

En 2011 celebramos los 50 años del viaje de Yuri Gagarin hacia el Cosmos a bordo del Vostok 1.

Juno para explorar Júpiter o las dos sondas GRAIL, llegadas con el cambio de año a la Luna para estudiar su campo gravitatorio y realizar un mapa en alta resolución. Además, en clave científica, la sonda espacial Messenger (MErcury Surface, Space ENvironment, GEochemistry and Ranging) se ha convertido en el primer ingenio espacial en colocarse en órbita alrededor de Mercurio, el planeta más pequeño del Sistema Solar y el más próximo al Sol. La nave llegó tras recorrer más de 7.800 millones de kilómetros para estudiar al que es un gran desconocido. Entre las novedades del 2011 tampoco han faltado satélites gubernamentales, como los NROL-49, NROL-66, NROL-27, NROL-34, TacSat 4, SBIRS-Geo 1, ORS-Sat 1, el esquivo X-37B OTV 2 o los que forman la constelación GPS. Pese a toda esta actividad el presidente estadounidense, Barack Obama, no ha dejado fuera a la NASA de su plan de ahorro y contención fiscal para reducir el déficit público. La Agencia deberá dar prioridad a la Estación Espacial Internacional (un proyecto en el que cooperan 16 naciones y que estará en funcionamiento hasta 2020), al estímulo del sector privado para que proporcione transportes de tripulación y carga a la ISS que suplan la ausencia de transbordadores y ahorren la compra de asientos en las Soyuz rusas. En ese sentido, y a la espera de que en este 2012 lleguen hasta la ISS las primeras sondas privadas, la empresa SpaceX presentó la versión pesada de su cohete Falcon, el Falcon Heavy, una evolución del Falcon 9 calificada por su director ejecutivo Elon Musk como el cohete de bajo coste más potente del mundo y cuyo vuelo de demostración está previsto para fines de 2013 o 2014. Con una capacidad de carga de 53 toneladas, el doble de lo que transportaba un transbordador espacial, e impulsado por 27 motores Merlin, puede poner en camino a Marte una misión de unas 14 toneladas de masa y se espera que su coste por lanzamiento sea de entre 80 y 125 millones de dólares, lo que supondría un coste de unos 2.000 dólares por kilogramo puesto en órbita.



La empresa SpaceX presentó la versión pesada de su cohete Falcon, el Falcon Heavy, una evolución del Falcon 9.

UN AÑO AGRIDULCE PARA RUSIA

Las sucesivas pérdidas de misiones, dañando gravemente la histórica reputación de fiabilidad de las naves rusas, han llevado a afirmar al director general de la agencia espacial rusa, Vladimir Popovkin, que "la industria espacial del país está en crisis". En 2011 Rusia ha dejado en el camino a varios satélites, un carguero destinado a la ISS y a la misión Fobos-Grunt, la primera interplanetaria del país en 15 años. Su objetivo era aterrizar en la mayor luna de Marte, recoger muestras del suelo y enviarlas a la Tierra. La sonda llevaba a bordo un minisatélite científico chino que se desengancharía en la órbita de Marte para efectuar un experimento de radiosondeo


Pruebas del Mars Science Laboratory.



Glonass, el equivalente ruso del sistema estadounidense GPS o del futuro Galileo de Europa.

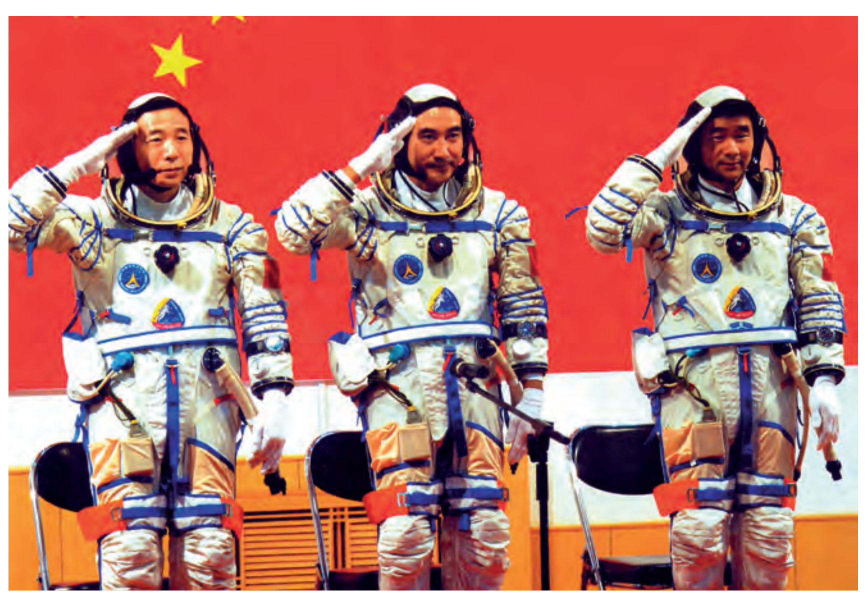


Proton M.

de la atmósfera del Planeta Rojo. También se quedó en el camino el nuevo lanzador Rus-M, que debía realizar su primera misión en 2015. Según Popovkin su construcción se ha suspendido provisionalmente "porque no necesitamos por ahora un nuevo lanzador y podemos seguir utilizando los cohetes que tenemos". Como logro está el despliegue de la constelación de satélites de posicionamiento global Glonass, el equivalente ruso del sistema estadounidense GPS o del futuro Galileo de Europa. También se espera, a partir de 2013, contar con los nuevos cohetes Angara-1, tal como anunció Alexei Zolotujin, portavoz de las Tropas Espaciales de Rusia, quien además ha precisado que los lanzamientos se efectuarán desde el cosmódromo de Plesetsk, en el norte de Rusia, donde avanza a toda marcha la construcción de infraestructuras terrestres para este cohete. Los Angara son una nueva generación de lanzadores cuya familia incluye lanzadores ligeros y pesados capaces de colocar cargas de entre 1,5 y 25 toneladas en órbitas de baja altura. En 2011 los jefes de las agencias espaciales rusa y estadounidense, Roskosmos y la NASA, han elaborado el plan de la cooperación bilateral en materia de exploración de la Luna y Marte, navegación e investigaciones biológicas. Rusia planea fabricar una nave espacial para viajar a Marte partir de 2035. Esta misión iría propulsada por energía nuclear. Otra colaboración muy necesaria ha sido prorrogada. La NASA ha ampliado el contrato de transporte de sus astronautas a la ISS hasta el año 2016. Por un coste de 754 millones de dólares doce astronautas de la NASA podrán viajar a la Estación en el periodo 2014-2016 a bordo de las naves Soyuz, las únicas con capacidad para poder realizar viajes tripulados con los transbordadores ya dados de baja. Y es que Rusia, pese a los errores, sigue ocupando fuertes posiciones en la prestación de servicios de lanzamientos espaciales. En 2011 a bordo de sus Soyuz, Dnepr, Proton o Rokot, además de satélites gubernamentales rusos o las cargas y tripulaciones destinadas a la ISS, viajaron diferentes tipos de satélites llegados de clientes de todo el mundo, como los Unamsat 3, Lapansat 2, Bluesat, Hausat 2, Katysat 1, KiwiSat, Atmocube, Cubesat-RAFT, Funsat/UCISA, Sich 2, Nigeriasat 2, NX, Rasat, Edusat, Globalstar 2, Telstar 14R, ViaSat 1, KazSat 2, SES-3, Express AM-4, Hausat 2, AsiaSat 7, Luch 5A, Amos 5 o los Galileo IOV 1 y 2, entre otros muchos ejemplos.

LA CARRERA ESPACIAL ASIÁTICA

El protagonista destacado es, sin duda, China. La potencia comunista supera en lanzamientos al resto de competidores regionales y se mide a clásicos como Estados Unidos y Rusia. Con su programa espacial y sus cohetes se ha lanzado a la conquista del Cosmos poniendo en juego toda una variada serie de satélites de navegación, telecomunicaciones, observación,… incluso el germen de su primera estación espacial. Desde el cosmódromo de Jiuquan, en el noroeste de China, a bordo de un cohete Gran Marcha-2F lanzó en noviembre a la nave espacial no tripulada Shenzhou-8 para acoplarse al módulo espacial Tiangong-1, el prototipo de la futura estación espacial de China cuya puesta en órbita se planea después de 2020 con el nombre de "Palacio Celestial". La plataforma cuenta con un módulo



Astronautas chinos.



Módulo espacial Tiangong-1.

de acoplamiento y todo el equipo necesario para la estancia allí de un grupo de cosmonautas durante 20 días. En 2012, el módulo espacial recibirá otras dos naves chinas, las Shenzhou-9 y Shenzhou-10, y al menos una de ellas será tripulada. Este 2011 las autoridades de Pekín también han podido dar por activo al sistema nacional de posicionamiento y navegación, el Beidou o Compass (“Brújula”). Aunque de momento su aplicación y recepción es solo regional este sistema es similar al sistema estadounidense GPS y al ruso GLONASS. El proyecto se inició en el año 2000, cuando los dos primeros satélites Beidou fueron lanzados a una órbita geoestacionaria. Negativa ha sido la pérdida del satélite Yinghuo I, el primero que lanzó China para explorar Marte y su primera incursión en el espacio exterior. Su viaje terminó junto al de la sonda rusa Fobos. Con muchos proyectos y dudas comenzó 2011 la Organización de Investigación Espacial india (ISRO). Los fallos de 2010 con sus cohetes frenaron el impulso de su programa espacial y de sus actividades para misiones tripuladas. A lo largo de diez años el Gobierno pretende lanzar al menos 30 satélites de observación que serán gestionados por la NRSC (National Remote Sensing Centre). La mayor parte de ellos pertenecerán a las familias Resourcesat y Cartosat, aunque habrá unidades específicas para observación de superficies marítimas y oceánicas y de la atmósfera. De momento en 2011 sus cohetes PSLV (Polar Satellite Launch Vehicle) transportaron a los satélites nacionales y extranjeros YouthSat, X-Sat, G-Sat 12, Jugno, Megha-Tropiques, SRMSAT, AIS-Sat 1, Lapan-A2, Lapan-Orari-A3 y Resourcesat 2, este último, indio, es un satélite avanzado de observación terrestre valorado en unos 31,5 millones de dólares y que sustituirá a otro lanzado en 2003. Durante su vida útil estimada en cinco años, proporcionará datos sobre recursos naturales. Japón, con los H-2, puso en órbita a los satélites IGS-5 y HTV-2.

EUROPA, CON PASO SEGURO

A lo largo de este 2011 Europa ha consolidado su posición como potencia en lanzamientos, exploración científica, con la puesta en marcha del sistema de navegación Galileo y con su compromiso y presencia habitual en la ISS. Para comenzar el 2012 ya cuenta con tres lanzadores en el Puerto especial europeo de Kourou, en la Guayana Francesa, el poderoso Ariane-5, el recién llegado Soyuz y el pequeño Vega, que hará su vuelo inaugural este año. Con los dos primeros ha lanzado al espacio toda una variada lista de satélites de diferentes tipos y orígenes, caso del Yahsat 1A, Insat 4-G, Astra 1N, Insat 4-G (G-Sat 8), ST-2, B-Sat 3C (JC-Sat 110R), Arabsat 5-C o de las primeras unidades de Galileo o del módulo de carga ATV-2 (Johannes Kepler). En octubre se realizó el primero de una serie de lanzamientos para poner en órbita los satélites que conforman la constelación Galileo. Fue además el primer vuelo de un cohete Soyuz desde la Guayana Francesa. El programa Galileo es la iniciativa europea para desplegar y operar un sistema global de navegación por satélite de última generación, capaz de ofrecer un servicio de posicionamiento garantizado y de gran precisión, bajo control civil. En el apartado científico, preparándose para los próximos años de exploraciones espaciales, la


ATV atracando en la ISS.

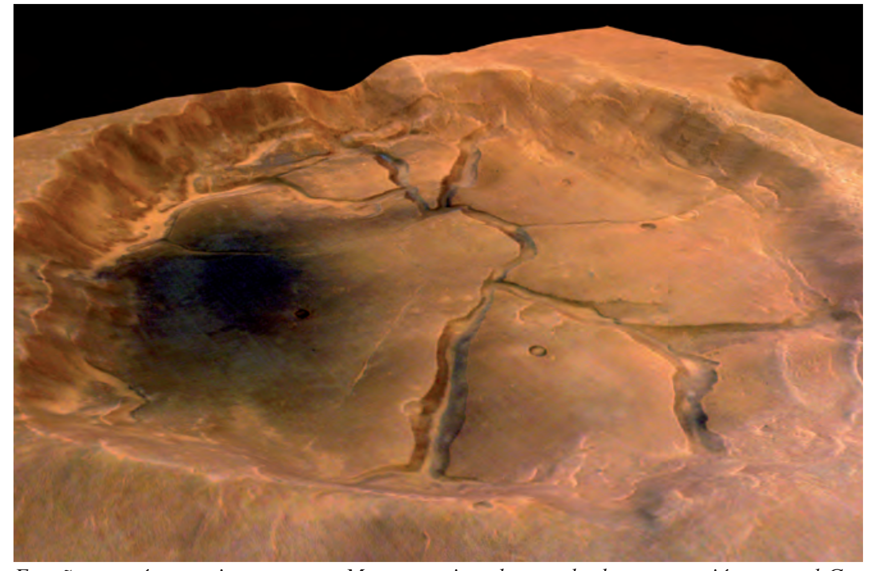
Agencia Espacial Europea ha seleccionado cuatro misiones de tipo medio que serán lanzadas en el periodo 2020-22. EChO, el Observatorio para la Caracterización de Exoplanetas en el que participan varios astrónomos españoles, es una propuesta de telescopio espacial de 1,5 metros de diámetro que orbitará a 1,5 millones de kilómetros de la Tierra. LOFT (Large Observatory For X-ray Timing) estudiará cómo se comporta la materia en el umbral de los agujeros negros y el estado de la materia en las estrella de neutrones y púlsares. MarcoPolo-R recogerá y traerá a la Tierra un trocito de un asteroide para ser analizado. STE-QUEST (Space-Time Explorer and Quantum Equivalence Principle Space Test) pondrá a prueba los fundamentos de la Teoría de la Relatividad al medir los efectos de la gravedad sobre el tiempo y la materia y la curvatura del espacio-tiempo. En la recta de salida están las misiones Solar Orbiter y Euclid, con lanzamientos en 2017 y 2019 respectivamente. Se trata de dos misiones "clase media" y son las primeras en el plan Visión Cósmica de la ESA 2015-2025. Solar Orbiter se acercará al Sol más que todas las misiones anteriores para contribuir de forma esencial a nuestra comprensión de cómo el Sol influye en nuestro entorno y en particular para determinar cómo se genera y eyecta el viento solar, el flujo de partículas en las que están inmersos los planetas. Euclid es un telescopio espacial que observará las estructuras a gran escala con una precisión sin precedentes y está diseñado para explorar la cara oscura del Universo. A la ISS viajaron este año el ATV (Automated Transfer Vehicle) Johannes Kepler con unas 6,5 toneladas de alimentos, agua, suministros y equipos. Y, de vuelta a casa, están tras 17 meses de aislamiento los seis tripulantes de Mars500, la primera simulación completa y en tiempo real de una misión al Planeta Rojo.

VIGÍAS ESPAÑOLES EN ÓRBITA

España se está convirtiendo en actor destacado dentro del mercado de la observación y las telecomunicaciones. Paz será, a partir de finales de 2012, cuando está prevista su puesta en órbita por un cohete ruso, el primer satélite con tecnología radar de apertura sintética del que dispondrá España. Su tecnología es cien por cien nacional y desde su órbita a 510 kilómetros obtendrá hasta 100 imágenes diarias con una resolución de hasta un metro de la superficie terrestre, de día y de noche y sin importar las condiciones meteorológicas. Con él las Fuerzas Armadas dispondrán de sistemas propios de observación que multiplican la autonomía de España para obtener información y proteger mejor los intereses del país ya que ha sido diseñado para aplicaciones de vigilancia, cartografía de alta resolución, control fronterizo, soporte táctico en misiones en el extranjero, gestión de crisis y riesgos, evaluación de catástrofes naturales, control medioambiental y vigilancia del entorno marítimo. Este satélite forma parte del Programa Nacional de Observación de la Tierra por Satélite, que prevé la fabricación de un segundo satélite llamado Ingenio y que estará dedicado a usos civiles. Cuando



Satélites Galileo



España estará por primera vez en Marte gracias al acuerdo de cooperación entre el Gobierno de España y la NASA

ambos estén en funcionamiento convertirán a España en el primer país europeo con un sistema de observación dual de observación de la Tierra, radar y óptico, y de doble uso, civil y militar. Gracias a estos dos satélites la industria aeroespacial española ha posicionado al país como la quinta potencia en Europa. Hisdesat, empresa española de servicios por satélite para clientes gubernamentales, espera tener doce satélites operativos en el espacio en 2014. Dos programas de satélites serán las principales novedades, el sistema AIS por satélite en colaboración con la sociedad ExactEarth, y el nuevo satélite de comunicaciones seguras Hisnorsat, un desarrollo conjunto de Hisdesat y el Ministerio de Defensa de Noruega que debe estar en órbita a finales de 2014 para unirse a los servicios y cobertura que ya ofrecen los satélites Spainsat y XtarEur. La compañía Elecnor Deimos trabaja ya en el Deimos 2, un satélite que podría ser lanzado en 2013 para completar los trabajos del Deimos 1, una unidad puesta en órbita el 2009. Deimos 2 proporcionará imágenes de la tierra de hasta 400 veces más resolución que las captadas por el Deimos 1, imágenes que será utilizadas por clientes gubernamentales o públicos para fines como la agricultura de precisión, urbanismo y cartografía o la seguridad e inteligencia. Será uno de los diez satélites con mayor resolución que orbitan alrededor de la tierra y su vida útil, estimada en siete años, podría llegar a ampliarse hasta los 40. Este 2012 la ESA lanzará al "Xatcobeo" de la Universidade de Vigo, un nanosatélite dedicado a la investigación de comunicaciones y la energía fotovoltaica y en 2013 la Universidad Politécnica de Valencia lanzará el Politech.1, el primero financiado y desarrollado en solitario por una universidad española y quinto en Europa. Es un ingenio equipado con tecnología para el desarrollo de las telecomunicaciones y el estudio de la Tierra y de sus capas atmosféricas o de los componentes del viento solar. España estará por primera vez en Marte gracias al acuerdo de cooperación entre el Gobierno de España y la NASA para integrar una estación de sensores y una antena fabricadas en nuestro país en la misión de la NASA Mars Science Laboratory (MSL). Y en nuestro país tomará tierra Galileo con la firma de un Memorando de Entendimiento con la Comisión Europea para la ubicación en Madrid del Centro de Servicios del sistema de navegación europeo Galileo.



SATÉLITES PARA IBEROAMÉRICA

La actividad en el cono sur ha sido notable. Argentina lanzó su satélite SAC-D Aquarius en un Delta 2 desde la Base Vandenberg, en los Estados Unidos. Este satélite de 1.341 kilogramos, un diámetro de 2,7 metros y una longitud de 7 metros, es el cuarto, mayor y más complejo satélite del Plan Espacial Nacional de Argentina. Ha sido desarrollado en cooperación con la agencia espacial norteamericana NASA y agencias espaciales de otros países para medir la salinidad de mares y océanos en forma global para elaborar modelos climáticos a largo plazo, conocer la distribución sobre la superficie del mar del hielo marino, la velocidad del viento, la precipitación y el contenido de agua líquida y el vapor de agua en nubes, entre otros cometidos. El satélite argentino Arsat-2, equipado con 26 transpondedores de banda Ku y diez de banda C con los que prestará servicios de telecomunicaciones, será puesto en órbita a mediados del año 2013 en un cohete del consorcio europeo Arianespace. Argentina cuenta ya con el satélite Nahuel 1A y en los próximos meses se lanzará el Arsat-1. A finales de año se lanzó el SSOT (Sistema Satelital de Observación de la Tierra), un satélite que proporcionará a Chile información militar y civil y que será operado por la Fuerza Aérea de este país. Durante sus cinco años de vida útil esti-



Cygnus en ruta hacia la ISS.



mada entregará alrededor de 100 imágenes diarias, con una frecuencia de 3 días en una órbita polar, a una distancia de 620 kilómetros de altura. Este satélite, parte del Proyecto Bicentenario instaurado por el Gobierno de la ex presidenta Michelle Bachelet, fue encargado por el Ministerio de Defensa al fabricante espacial europeo EADS Astrium y tiene un costo de alrededor de 72 millones de dólares. Uruguay ha fijado el 2013 como año de lanzamiento de su satélite "Cubesat" de comunicaciones mientras que el gobierno peruano ha decidido adquirir un sistema satelital de observación de la tierra propio, el Chasqui I, y ha descartado definitivamente las propuestas de satélites compartidos, como la ofrecida por empresas españolas en el futuro sistema satelital SEOSAT o Ingenio. La Agencia Espacial Civil Ecuatoriana (EXA) tendrá un pequeño satélite tipo "Cubesat" construido en su mayor parte con tecnología nacional propia y que podría ser lanzado en 2012 ya que su construcción empezó en 2010. La Asociación Centroamericana de Aeronáutica y el Espacio (ACAE), planea lanzar en 2015 el primer satélite desarrollado en la región, un ingenio que tendrá funciones científicas y que será parte de un ambicioso proyecto empresarial. El gobierno venezolano y China han firmado el acuerdo de fabricación del segundo satélite que Venezuela pondrá en órbita. Valorado en 140 millones de dólares, su lanzamiento se ha previsto para el último trimestre de 2012 y estará dedicado a labores científicas de observación y estudio de la Tierra, así como al pronóstico de fenómenos climáticos. Brasil contará en 2014 con 13 satélites geoestacionarios tras aprobarse los derechos a dos empresas para que coloquen cuatro nuevos satélites en el espacio hasta esta fecha, concesiones que se han repartido equitativamente entre la operadora brasileña Star One y la estadounidense HNS.

NUESTRA ESTRELLA EN EL COSMOS, LA ISS

Aunque este año ha despedido al transbordador, la ISS tiene todavía mucha vida por delante y ya espera a las primeras sondas privadas. En este 2011 por ella han pasado los miembros de las Expediciones 26 a la 30, además de los que llegaron en los tres vuelos de los transbordadores. En las naves de la NASA y en las Soyuz rusas viajaron hasta la ISS los cosmonautas Dimitri Kondratyev, Aleksandr Samokutyayev, Andrei Borisenko, Sergey Volkov, Anton Shkaplerov, Anatoli Ivanishin y Oleg Kononenko; los astronautas Catherine G. Coleman, Mark E. Kelly, Gregory H. Johnson, Michael Fincke, E. Chamitoff, Andrew J. Feustel, Steven W. Lindsey, Eric A. Boe, Benjamin A. Drew, Michael R. Barratt, Stephen G. Bowen, Nicole P. Stott, Ronald J. Garan, Michael E. Fossum, Christopher J. Ferguson, Douglas G. Hurley, Sandra H. Magnus, Rex J. Walheim, Daniel C. Burbank y Donald R. Pettit; los astronautas de la ESA Paolo Nespoli, Roberto Vittori y André Kuipers y el japonés Satoshi Furukawa. La bienvenida al 2011 se la dieron tres cargueros y un vuelo del transbordador, la misión STS-133 con el Discovery. Fue el único momento en el que se ha dado una foto histórica e irrepetible en la vida de la Estación, la ISS con los vehículos de sus diferentes constructores y de transporte atracados a ella: el transbordador estadounidense, las naves rusas Soyuz y Progress, el ATV europeo y el japonés HTV Kounotori 2 ("Cigüeña"), nave que tuvo el honor de inaugurar la lista de operaciones del año. Tras ella llegaron a lo largo del año los rutinarios vuelos de las Progress con sus toneladas de carga entre combustible, oxígeno, instrumentos científicos, medios técnicos, alimentos, libros o paquetes para los tripulantes de la ISS. Los de las Soyuz con los relevos de tripulaciones, la nave de carga no tripulada "Johannes Kepler" (el segundo Vehículo Automatizado de Transferencia de la Agencia Espacial Europea) y las tres últimas misiones de los transbordadores, naves que han dejado sus puestos de atraque "libres" para las naves privadas Cygnus de Orbital Sciences y Dragon de SpaceX, el futuro que ha previsto la NASA para algunos de sus grandes proyectos espaciales. La noticia más negativa del año fue el accidente de la nave de carga Progress 44 en agosto, perdida con 2.670 kg de suministros para la Estación Espacial al no lograr alcanzar su órbita tras el apagado prematuro del motor de la tercera etapa de su lanzador. ■

La industria aeronáutica en 2011

JULIO CREGO LOURIDO
Teniente Coronel Ingeniero Aeronáutico

EL PROGRAMA INTERNACIONAL DEL F35 JOINT STRIKE FIGHTER DESPEGA

El primer F-35 Lightning II internacional salió de la fábrica de Lockheed Martin a finales de noviembre. El Ministerio de Defensa del Reino Unido usará este modelo de despegue corto y aterrizaje vertical (STOVL), conocido como BK-1 para las pruebas de evaluación operacional. El BK-1 realizará pruebas con el sistema de combustible antes de ser sometido en los próximos meses a un programa pruebas en tierra y vuelo. La entrega está prevista para 2012.

El F-35 Lightning II es un caza de quinta generación, que combina el sigilo, la velocidad de combate, la agilidad, la información de sensores, y la capacidad de operar en red. Lockheed Martin está desarrollando el F-35 con sus principales socios industriales, Northrop Grumman y BAE Systems

El Ministerio de Defensa japonés ha anunciado a finales de diciembre que ha elegido



El avión cisterna de transporte multimisión (Multi Role Tanker Transport – MRTT) A330 de Airbus Military es el aparato de nueva generación más capaz de esta categoría, que está disponible y en vuelo actualmente.

Rollout del JSF, F-35 Lightning II

el avión de quinta generación F-35 Lightning II de Lockheed Martin en la variante F35A de despegue y aterrizaje convencional (CTOL) para su fuerza aérea (JASDF), como ganador del programa FX. El contrato inicial contempla el pedido de cuatro aviones para el año fiscal japonés de 2012, que comienza en abril y cuya entrega está programada para el 2016. Estos primeros aviones serán enteramente importados de Estados Unidos, mientras que las restantes aeronaves serán ensambladas en Japon por empresas japonesas

Entre 40 y 50 cazas F-35A de la versión de despegue y aterrizaje convencional (CTOL) se estima serán adquiridos por Japón, convirtiéndose así en el segundo país, fuera de las naciones que intervienen en el programa JSF, en adquirir esta aeronave, siguiendo los pasos de Israel que el año pasado seleccionó el F-35A para su fuerza aérea.

La participación internacional es un elemento clave del programa F-35 y esencial para su éxito, permitiendo a través de la economía de escala precios más baratos. El programa está compuesto por nueve países socios: los Estados Unidos, Reino Unido, Italia, Países Bajos, Turquía, Canadá, Australia, Dinamarca y Noruega. En octubre de 2010, Israel seleccionó el F-35A como su caza de nueva generación y este diciembre se ha incorporado Japón al club de países compradores.

El conjunto de sensores a bordo del avión está optimizado para ubicar, identificar y destruir blancos en el aire o en movimiento en tierra bajo condiciones meteorológicas desfavorables. Esta capacidad de poder operar en toda condición meteorológica se logra mediante el radar Advanced Electronically Scanned Array (AESA) construido por Northrop Grumman. El AESA permite operaciones simultáneas de aire-tierra y de aire-aire. El radar puede rastrear blancos en movimiento en tierra y mostrarlos mediante la generación de una imagen, permitiendo la ubicación precisa del blanco con relación a las características del terreno. El F-35 será capaz de brindar apoyo aéreo cercano en todas las condiciones meteorológicas.

El concepto de diseño y desarrollo del F-35 JSF consiste en un núcleo conjunto, que posteriormente deriva en tres versiones: La de aterrizaje y despegue convencional para la USAF (CTOL), una reforzada para aterrizaje en portaviones y que permite el



La flota operativa de los Eurofighter Typhoons, en servicio registró la importante marca de 100.000 horas de vuelo en enero de 2011

plegado de las alas requerida por la US Navy (CV) y por último la de despegue y aterrizaje vertical y en pistas cortas (STOVL) para el Marine Corp.

EL EUROFIGTHER ALARGA EN EL TIEMPO LAS ENTREGAS DE AVIONES

Las dificultades financieras del programa han llevado a estudiar una extensión en el tiempo de las entregas de los aviones contratados, principalmente los correspondientes a la trancha 3, así como una cancelación de la adquisición de la segunda fase de la trancha 3. El 2011 se cierra sin despejar las incertidumbres acerca de la finalización del programa con una reducción en el número de unidades producidas.

EL programa MMRCA de adquisición de un nuevo avión de combate por parte de la India está en su recta final. El número inicial de aviones a adquirir será de 126 unidades de los cuales los primeros 18 deberán ser construidos por el fabricante del modelo y el resto será ensamblado bajo licencia en India. Existe la posibilidad de que se ejerza una opción por unidades adicionales, elevando el número total a casi dos centenares de ejemplares. Los dos competidores que se mantienen en el concurso son el Typhoon fabricado por el consorcio Eurofighter (EADS, Alenia Y BAE System) y el Rafale. El éxito en este programa significaría para el Eurofighter su consolidación como el avión europeo con mayor número de unidades fabricadas y despejaría las dudas en cuanto a su futuro, dando via libre al desarrollo de nuevas capacidades.

El contrato se firmaría a principios del año próximo, debiendo quien resulte vencedor proporcionar 18 aeronaves a corto plazo mientras se implementa todo lo necesario para que HAL (Hindustan Aeronautics Ltd) comience la producción bajo licencia de las 108 unidades restantes cuyas primeras entregas deberán tener lugar a fines del 2016 o principios del 2017. Queda en reserva una opción por 63 ejemplares adicionales, con lo que la actual cifra de 10.400 millones de dólares podría ascender a más de 20.000 millones; sin duda alguna el mayor contrato del siglo.

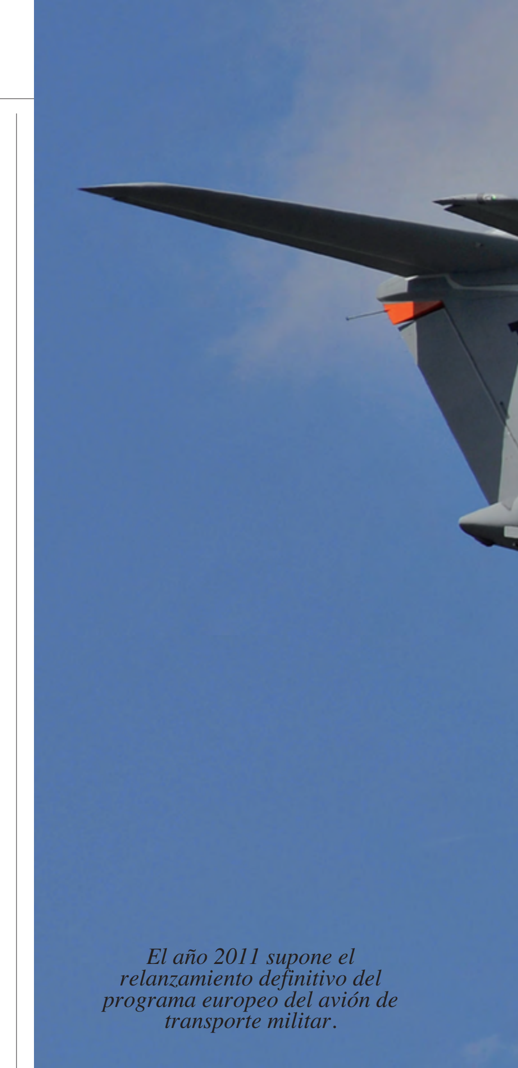
La flota operativa de los Eurofighter Typhoons en servicio registró la importante marca de 100.000 horas de vuelo en enero de 2011. Las flotas operativas cuentan con más de 260 aviones en servicio, el mayor número de una nueva generación de aviones de combate disponible en el mundo actualmente. Estas flotas están distribuidas entre una amplia gama de escuadrones y despliegues: seis del Reino Unido (cuatro en Coningsby, Inglaterra, una en Leuchars, Escocia, y otra en Mount Pleasant, Islas Malvinas); cuatro en Italia (dos en Grosseto y dos en Gioia del Colle); tres en Alemania (Laage, Neuburg y Nörvenich) y una en España (Morón), Austria (Zeltweg) y Arabia Saudí. Todos ellos han contribuido a las 100.000 horas.

Con la producción de la Trancha 2 en pleno rendimiento, los 148 aviones de la trancha 1 entregados y el programa de actualización que los dota de su última configuración, el Typhoon se está convirtiendo para las fuerzas aéreas de las naciones participantes en el desarrollo y los clientes de exportación en la espina dorsal de sus operaciones, tanto por su superioridad aérea como por el apoyo en tierra.

EL PROGRAMA A400M SE RELANZA EN 2011

Este proyecto, cuyo contrato inicial se remonta al 2003, pareció en varios momentos comprometido, haciendo temer por los 40.000 empleos europeos que genera. En marzo del 2010, los países clientes y EADS llegaron a un acuerdo de principios para reformar el contrato inicial, repartirse el incremento de coste y acordar un nuevo calendario.

El año 2011, con la firma el día siete de abril en Sevilla de la modificación al contrato de desarrollo y producción, donde se establece una nueva financiación y un nuevo calendario de producción de aviones, supone el relanzamiento definitivo del programa europeo del avión de transporte militar.



El año 2011 supone el relanzamiento definitivo del programa europeo del avión de transporte militar.

En estos momentos siete países participan en el desarrollo de la aeronave. El contrato vigente entre EADS y los siete países que participan en el programa incluye el pedido de 54 unidades para Alemania, 50 para Francia, 27 para España, 22 para Reino Unido, 10 para Turquía, 7 para Bélgica y una para Luxemburgo. Además existe en la actualidad un pedido de cuatro aviones adicionales para Malasia.

La construcción de la aeronave de transporte militar, A400M, ofrecerá empleo directo e indirecto a unas 7.600 personas, según ha indicado el Ministerio de Defensa español. De todas ellas, sólo 1000 formarán parte de los trabajadores de la planta de Airbus Military en Sevilla.

El desarrollo del avión nunca se vio interrumpido por las negociaciones y durante el año 2011 continuó la fabricación de prototipos y el programa de pruebas en vuelo.



El veinte de diciembre despegó del aeropuerto de Sevilla el quinto y último de los prototipos (MSN6)

El A400M ha completado con éxito un plan de ensayos extremadamente intenso durante 2011 y ya son más de 60 los pilotos que lo han volado.

Durante este año tuvieron lugar con resultado satisfactorio el importante ensayo de despegue abortado con alta energía, así como los de evacuación de emergencia en distintas configuraciones. Se han completado también las pruebas de viento cruzado y pista mojada, al igual que las de hielo artificial adherido a las alas.

El avión ha superado todas las pruebas de parada de motor y de frenado, así como los ensayos de vuelo de crucero, de velocidad mínima de despegue (Vmu), de velocidad mínima de control en tierra (Vmcg) y de velocidad mínima de control en el aire (Vmca).

Tras el lanzamiento de la producción en serie del A400M el pasado febrero, Airbus Military ha comenzado a finales de noviembre el montaje final del primer A400M que se entregará a cliente, la Fuerza Aérea francesa. Francia recibirá su primer A400M entre fin de 2012 y principios de 2013.

El fuselaje de este avión, conocido como MSN7, llegó a la línea de montaje final (FAL), ubicada en Sevilla, a bordo de un Airbus Beluga. Las alas y la proa llegaron unos días antes y ya ha comenzado la integración de las alas exteriores y el cajón central.

Un total de ocho A400M se encuentran ya en diferentes fases de producción. A medio plazo, la compañía contempla entregar cuatro aviones en 2013, ocho en 2014, 16 en 2015 y 30 en 2016, año en el que España recibirá su primer A400M, disponiendo de sus 27 aviones en menos de una década.

El A400M está propulsado por cuatro motores turbohélice y puede alcanzar velocidades de crucero de hasta 0,72 mach y una altura de hasta 37.000 pies. Además, puede transportar alrededor de 37 toneladas de carga, 116 paracaidistas equipados y ha sido diseñado para realizar operaciones en pistas no preparadas. El avión puede realizar reabastecimiento en vuelo a diferentes velocidades para atender tanto a un helicóptero como a un avión de caza.

LOS AVIONES DE REABASTECIMIENTO EN VUELO, UNA DEMANDA CONSTANTE EN EL MERCADO MILITAR

El Departamento de Defensa de Estados Unidos adjudicó a Boeing un contrato para fabricar 179 unidades del nuevo avión cisterna KC-45A para la USAF. Boeing arrebata así a EADS un contrato por 35.000 millones de dólares (25.400 millones de



El C295 sigue siendo una referencia en el segmento del transporte militar de tipo medio.

euros) para sustituir a los viejos KC-135, que se construyeron entre 1954 y 1965, y que constituyen junto con los más modernos KC-10, la flota de aviones cisterna que permite a los bombarderos y cazas de Estados Unidos actuar en cualquier lugar del mundo de forma ininterrumpida.

La oferta del fabricante americano es fundamentalmente un Boeing 767 modificado, mientras que la de los europeos se basaba en gran medida en el Airbus A330. La competición era pues trasladar al terreno militar el enfrentamiento entre ambos aparatos en el mercado del transporte aéreo civil.

EADS North America ha dejado sentir su decepción y preocupación ante el anuncio por parte de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (U.S. Air Force) de la selección para el próximo avión cisterna de reabastecimiento en vuelo de un sistema conceptual, de elevado nivel de riesgo, en vez del KC-45, un avión ya probado y con mayores capacidades.

A pesar de este revés el A330 MRTT de EADS sigue manteniéndose como el producto estrella en el mercado de aviones de reabastecimiento en vuelo en el mundo. Durante el año 2011 han sido entregadas las primeras unidades correspondientes a los cuatro programas en curso que actualmente tiene Airbus Military y que corresponden a las compras realizadas por Reino Unido, Australia, Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos.

El avión cisterna de transporte multimisión (Multi Role Tanker Transport – MRTT) A330 de Airbus Military es el aparato de nueva generación más capaz de esta categoría, que está disponible y en vuelo actualmente. Su gran capacidad básica de combustible de 111.000 kg/245.000 lb, procedente del exitoso avión de línea A330-200 del cual se deriva, permite al A330 MRTT destacar en misiones de reabastecimiento en vuelo sin necesidad de instalar depósitos adicionales de combustible. El A330 MRTT se ofrece con una selección de probados sistemas de reabastecimiento en vuelo, como el sistema avanzado de pértiga de reabastecimiento en vuelo (ARBS) de Airbus Military, un par de contenedores “pod” de manguera y cesta debajo de las alas, o una unidad de reabastecimiento en fuselaje.

LOS AVIONES C295/C235, NUEVOS PEDIDOS Y NUEVAS VERSIONES

El C295 y CN235 siguen siendo una referencia en el segmento del transporte militar de tipo medio con unas ventas de 356 unidades a 55 países.

Durante este año AMSL ha hecho entrega de un avión HC-144A Ocean Sentry número doce, basado en el avión de transporte táctico CN235. Esta plataforma aérea juega un papel crucial en las misiones aéreas de la Guardia Costera de los Estados Unidos (US Coast Guard) y que incluyen patrulla marítima, inteligencia, vigilancia y reconocimiento, transporte de personal y carga y evacuación en situaciones de desastre.

Esta última entrega es la primera bajo un contrato de 117 millones que

contempla la adquisición de dos aviones más en el 2012 y una opción para seis más. La planificación global contempla la adquisición de treinta y seis aviones.

AMSL ha firmado contratos de adquisición de dos aviones C295 con Ghana a entregar en 2012 y de nueve aviones con Indonesia parte de los cuales se tiene previsto montar en dicho país y cuyas entregas comenzarán en el 2014

La Armada de Chile ha recibido el primer C295 en versión de guerra antisubmarina (ASW), fabricado por Airbus Military. La entrega de este avión se produce después de que esta versión antisubmarina haya obtenido la pertinente certificación por parte del INTA, responsable de la certificación y aeronavegabilidad militar.

Basado en la versión de Patrulla Marítima de esta plataforma, El avión cuenta con dos puntos duros bajo las alas que permitirán equiparlo con diferentes cargas. Entre otras características, este avión dispone de radar de búsqueda multimodal, aviónica digital compatible con visión nocturna NVG, sistema de identificación automática, sistema acústico, así como un detector de anomalías magnéticas. Incorpora el Sistema Táctico Completamente Integrado (Fully Integrated Tactical System, FITS), desarrollado por Airbus Military y que envía la información a las consolas de misión de a bordo, así como a los pilotos.

Airbus Military e Israel Aerospace Industries (IAI) han unido sus recursos para desarrollar y comercializar conjuntamente la nueva versión de la plataforma aérea Airbus Military C295, equipada con un sistema de Alerta Temprana y Control del espacio aereo (AEWC, por sus siglas en ingles) producido por ELTA Systems, subsidiaria de IAI. El sensor primario del sistema C-295 AEWC será el radar de barrido electrónico de cuarta generación producido por ELTA.

El C295 AEW&C ha sido diseñado para proveer vigilancia de alta calidad, en 360 grados, creando una visión clara de la situación marítima y aérea en tiempo real, así como un orden de batalla electrónico. La visión de la situación AEWC será compartida con fuerzas amigas vía enlaces de datos en redes centralizadas.

Un avion C-295 equipado con un domo rotatorio ha comenzado a realizar vuelos de prueba desde las instalaciones de Airbus Military en Sevilla a partir de junio. Las pruebas iniciales han demostrado que la aeronave es una excelente plataforma aerodinámica para este propósito.

TELEMOS, UN PROYECTO DE UAS ANGLO-FRANCES

Como consecuencia del espíritu de cooperación surgido en la cumbre anglo-francesa de defensa y seguridad del pasado año, Dassault y BAE Systems han aunado esfuerzos en un proyecto conjunto de desarrollo de un sistema aéreo no tripulado (UAS) denominado Telemos.

El antecesor del Telemos ha sido el Mantis de BAE Systems. El Mantis nació como un demostrador tecnológico de BAE en el campo de los UAS y fue diseñado para cumplir misiones ISTAR (Inteligencia, Vigilancia, Adquisición de blancos y reconocimiento). El prototipo voló por primera vez en Australia en el 2009 y el Ministerio de Defensa Británico (UK MoD) consideró desarrollos adicionales que lo hubieran transformado en un sistema listo para producción. Posteriormente se exploró la posibilidad de un programa conjunto con Italia y Francia y fue finalmente en la cumbre de noviembre de 2010 donde se consolidó la idea de lanzar un programa franco-británico con el objetivo de trabajar juntos en un UAV MALE (altitud media, gran permanencia en misión) de próxima generación para el periodo 2015-2020. En febrero de 2011 las empresas BAE Systems y Dassault firmaron un acuerdo (MoU) para elaborar propuestas con relación a este programa con vistas a ser seleccionadas para llevarlo adelante.

Los dos Ministerios de Defensa han estado trabajando para poder armonizar los requerimientos nacionales previos en usos conjuntos, válidos para ambos países, objetivo que al parecer está cerca de ser conseguido.



Telemos, fruto del esfuerzo de Dassault y BAE Systems, en un proyecto conjunto de desarrollo de un sistema aéreo no tripulado.

Al día de hoy no está claro todavía cómo va a ser adquirido el nuevo proyecto conjunto de UAV. Aunque el programa Telemos esta llevándose a cabo bajo la hipótesis de que va a ser seleccionado, el acuerdo de la cumbre de noviembre se refiere al acuerdo de una fase de valoración competitiva presupuestada conjuntamente para 2011. Los dos gobiernos están discutiendo todavía si es posible una adjudicación directa o es necesaria una competición.

La imagen final del Telemos no está todavía clara. Mientras se asume que el diseño de la plataforma derivará del Mantis, el sistema no será únicamente un vehículo aéreo al que se le incorporan una serie de sensores, sino un sistema completamente integrado con sensores, un sistema de misión que los controla, un sistema de control en tierra, el vehículo aéreo con una carga de pago y toda una capacidad de integración y comunicación en un amplio escenario de batalla.

Los requerimientos para suministrar Combat ISTAR van desde el alcance de los aviones de combate táctico tripulados a los sistemas aéreos de combate no tripulados (UCAV) con elevada capacidad de supervivencia. El Telemos se encontrará entre ambos, aunque para definir con precisión este punto se tendrá que esperar a la decisión sobre el sistema de propulsión de la plataforma.

El Telemos como solución responde a la mayoría de los requerimientos del proyecto de UAV británico Scavenger, cuyo coste asciende a 3.250 millones de dólares, y consecuentemente requerirá una suma similar. Esto hace imposible la supervivencia de los dos programas. Por otro lado el Telemos debe ser lanzado en breve plazo para evitar la necesidad de soluciones interinas. El Telemos está previsto que entre en servicio en una configuración inicial IOC en una fecha entre el 2015 y 2020.



Una característica especial del sistema ATLANTE es tener dos modos de operación: El primero segundo utilizando un lanzador para el despegue y un paracaídas para el aterrizaje.

EL UAV TALARION DE CASSIDIAN NO TERMINA DE DESPEGAR

Ante la incertidumbre de que naciones, que inicialmente constituyeron el programa, se mantengan en él en las siguientes fases y de las dificultades de encontrar la financiación para iniciar su desarrollo y producción; Cassidian busca nuevos socios que permitan abaratar costes y hacer más atractivo el producto.

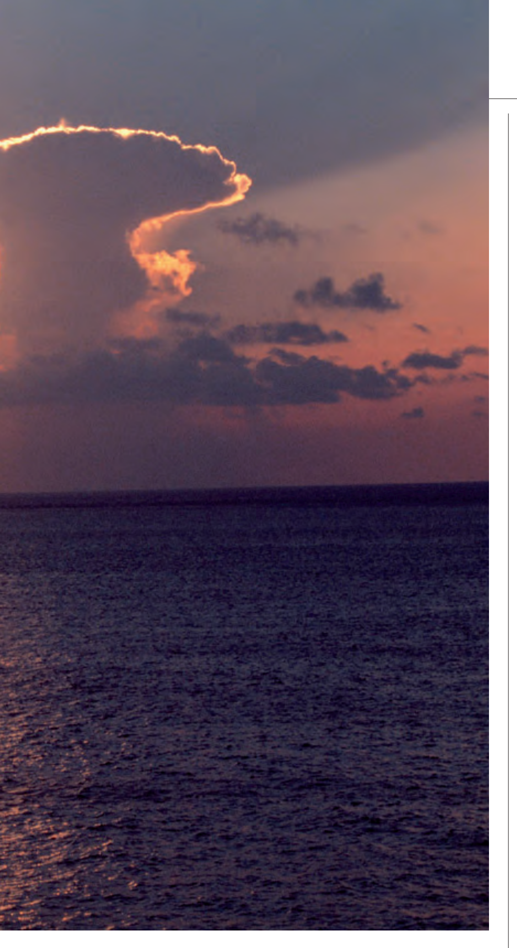
El 11 de mayo de 2011 Cassidian, en representación de EADS Deutschland GmbH, y Turkish Aerospace Industries Inc. (TAI) han firmado un Acuerdo de Intenciones (Memorandum of Understanding – MoU) para establecer una estrecha colaboración en el programa Talarion. El acuerdo se ha firmado durante una ceremonia oficial celebrada en la décima Feria Internacional de la Industria de Defensa (IDEF) en la ciudad turca de Estambul.

Talarion es el programa europeo para la nueva generación de sistemas aéreos no tripulados avanzados MALE (Medium Altitude Long Endurance – media altitud y largo alcance) que tiene por objetivo satisfacer los requisitos iniciales de Francia, Alemania y España en futuras misiones no tripuladas de vigilancia y reconocimiento de largo recorrido. El aspecto más novedoso de este sistema es el diseño modular y la integración del vehículo en un escenario de operaciones basado en el uso de redes.

El prototipo será el primer estándar de desarrollo en seguir un enfoque de diseño interactivo. El vuelo inaugural del prototipo está programado para 2014. Para lograr este objetivo, Cassidian ha creado una plataforma para ingenieros franceses, españoles, turcos y alemanes, así como para los proveedores principales. En la actualidad, unos 160 ingenieros trabajan en la plataforma Talarion.

Talarion, es un sistema aéreo no tripulado que está previsto opere en el espacio aéreo civil, puede utilizarse para distintas misiones de seguridad, como lucha contra la piratería, control de drogas, protección de fronteras y gestión de crisis naturales y ecológicas.

Cassidian, en nombre de EADS Deutschland GmbH, y Alenia Aeronautica S.p.A. han firmado un Acuer-



es despegando y aterrizando desde una pista y el

do de Intenciones (Memorandum of Understanding – MoU) para investigar conjuntamente una posible cooperación en el campo de los sistemas aéreos no tripulados (Unmanned Aerial Systems – UAS) y los vehículos aéreos de combate no tripulados (Unmanned Combat Aerial Vehicles – UCAV) de media altitud y largo alcance (Medium Altitude Long Endurance – MALE).

Alenia y Cassidian tienen como objetivo reforzar su conocimiento tecnológico y así conseguir liderar el mercado de los UAS. Este acuerdo permitirá a ambas empresas analizar los requisitos de sus respectivos gobiernos en el campo de los UAS y de esta forma crear una alianza estratégica y ampliar su cuota de mercado global de UAS.

EL ATLANTE, UNA INICIATIVA ESPANOLA EN EL CAMPO DE LOS UAV

Acrónimo de Avión Táctico de Largo Alcance No Tripulado Español, el programa ATLANTE responde a los requerimientos manifestados hace más de tres años por el Ejército de Tierra español.

El objetivo es disponer de una avanzada plataforma capaz de tener efectos multiplicadores sobre la protección de las tropas, mediante la vigilancia, el reconocimiento de territorios hostiles y la obtención de inteligencia en Zonas de Operaciones

El Atlante es un sistema constituido por cuatro o más vehículos aéreos no tripulados, una estación de control terrestre, una estación de datos en tierra, un transporte, una unidad de lanzamiento y recuperación, una estación de video remoto y una unidad de mantenimiento. El sistema tiene la capacidad de operar 24 horas al día en cualquier condición meteorológica y no necesita una pista para aterrizar, aunque tiene incorporado un tren de aterrizaje. Una característica especial de este sistema es tener dos modos de operación: El primero es despegando y aterrizando desde una pista y el segundo utilizando un lanzador para el despegue y un paracaídas para el aterrizaje.

El ATLANTE se estima que alberga 60 kilos de carga útil, ordenador de misión, equipo de grabación de datos, comunicaciones tácticas, sistemas láser, sensores electro-ópticos e infrarrojos giro-estabilizados, cámaras de televisión, e incluso un radar de apertura sintética; contaría con un radio de acción en torno a los 220 kilómetros y una autonomía de 10 horas a 12.000 pies de altura.

El proyecto Atlante ha sido incluido en el Plan Estratégico Nacional del Sector Aeronáutico 2007-2012 del Ministerio de Industria español. El desarrollo ha continuado durante el año 2011 y el primer vuelo está programado para el 2012. El Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) apoya este proyecto cuyo contratista principal es EADS Cassidian en España, teniendo como subcontratistas numerosas empresas españolas como Indra, GMV y Aries.

INDRA: UAV MANTIS Y PELÍCANO

El Pelícano es el primer UAV de ala rotatoria preparado para prestar servicio a bordo de un buque militar. El sistema se encuentra en su última fase de desarrollo y dentro de la serie de pruebas a las que se está sometiendo al aparato, Indra ya ha conseguido adaptar su configuración para que vuele con motor de combustible pesado (no inflamable), requisito imprescindible para que pueda operar desde un buque militar.



El Pelícano se encuentra en su última fase de desarrollo.

El Pelícano es un sistema diseñado para desempeñar misiones de vigilancia marítima, que estará listo para entrar en servicio a principios de este año. El helicóptero, en el marco de la semana europea de robótica, realizó a finales del año 2011 desde el aeropuerto de Villamartín un vuelo totalmente autónomo, despegando, cubriendo el trayecto y aterrizando sin intervención de piloto. El sistema siguió una serie de puntos predefinidos, realizando varias maniobras a distintas velocidades.

Además, Indra ha llevado a cabo distintas pruebas con el sistema electro-óptico, obteniendo imágenes de alta definición a gran altura y contrarrestando las vibraciones. El sistema, con una carga de pago máxima de 50 Kg, está preparado para portar además otro tipo de sensores, como sistemas de inteligencia electrónica, sensores NRBQ o radares. La información que recoge es enviada en tiempo real a la estación de control del helicóptero.

El Pelícano puede desempeñar tareas de protección de bases e infraestructuras críticas, obtención de inteligencia, protección de convoyes, vigilancia de fronteras, gestión de emergencias (incendios forestales, inundaciones, desastres tecnológicos, etc), y salvamento y rescate en litoral. También está diseñado para llevar a cabo funciones de patrulla y vigilancia en alta mar, lo que resulta especialmente efectivo en la lucha contra la piratería.

Indra dispone de un UAV de ala fija denominado Mantis más pequeño (2,10 m de envergadura). El sistema, que ya está listo para entrar en servicio, puede ser transportado y operado fácilmente por una o dos personas. Un sistema de estas características facilita a un soldado observar cualquier movimiento en un rango de operaciones de hasta 30 kilómetros a la redonda.

El aparato realizó en Cádiz un vuelo autónomo, siguiendo un plan de vuelo preestablecido, y exploró la zona utilizando una cámara electro-óptica giro-estabilizada que envió imágenes en tiempo real. Desde la estación de control de tierra los operadores siguieron el vuelo y recibieron las imágenes. El sistema está modificándose para incorporar un sistema de aterrizaje de precisión por láser.



Indra dispone de un UAV de ala fija denominado Mantis, que ya está listo para entrar en servicio y puede ser transportado y operado fácilmente por una o dos personas.

EL GLOBAL HAWK SE REVELA COMO UNA PLATAFORMA SIGINT CON GRANDES CAPACIDADES

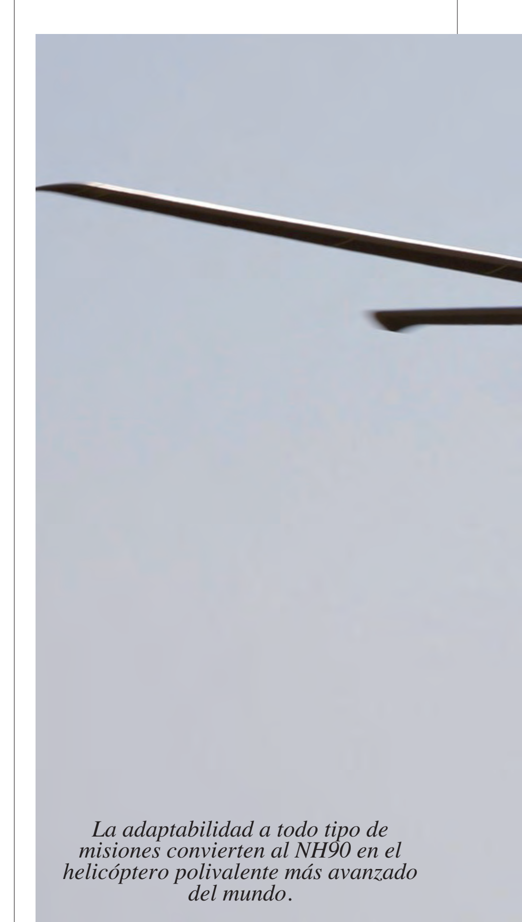
La empresa europea Cassidian (División de Seguridad y Defensa de EADS) entregó a la Fuerza Aérea alemana el primero de los cinco aviones no tripulados Eurohawk

El aparato fue llevado a Alemania en julio pasado, después de lo cual fue equipado adicionalmente con un sistema de inteligencia de señales (SIGINT) en una factoría de Cassidian.

En 2012 la Fuerza Aérea alemana someterá al Eurohawk a un programa de pruebas en vuelo conjuntamente con Cassidian para luego incorporarlo a su inventario. Los cuatro aviones restantes serán incorporados entre 2015 y 2016.

La misión principal de la plataforma BAMS (Broad Area Maritime Surveillance) basada en el Global Hawk RQ-4 de Northrop Grumman es la vigilancia aérea de objetivos en el mar y en el litoral, pero la US Navy está valorando incrementar su carga de pago más allá de los sensores electro-ópticos e infrarrojos y del radar, para cubrir las carencias causadas por la cancelación del programa EP(X).

El programa EP(X) tenía como objetivo sustituir al avión turbohélice EP-3E Aries II como plataforma SIGINT. La US Navy está evaluando que capacidad SIGINT puede ser instalada en el UAV, ya que el Aries II se espera que se retire del servicio


La adaptabilidad a todo tipo de misiones convierten al NH90 en el helicóptero polivalente más avanzado del mundo.

progresivamente durante los próximos seis o siete años.

Northrop Grumman ha declarado que el BAMS dispone de una gran capacidad de crecimiento en términos de carga de pago llegando a poder disponer de 544 Kg adicionales bajo cada ala para instalar sensores SIGINT. Esto podría suponer que algunas de las misiones de inteligencia de señales asignadas al EP(X) podrían ser realizadas por el BAMS y para el resto tendría que seguir utilizándose una plataforma tripulada.

En este momento Northrop Grumman está en conversaciones con la US Navy para el desarrollo de la versión SIGINT y la de repetidor de comunicaciones del BAMS.

EL NH90 ESPAÑOL CONTINÚA SU PROGRAMA DE PRUEBAS

Eurocopter España presentó en noviembre el prototipo del helicóptero NH90 español en su factoría de Albacete. Fabricado en las instalaciones de Eurocopter en Marignane (Francia), este primer aparato conocido como GSPA01, llegó a la planta de Eurocopter España el pasado mes de julio, donde se llevan a cabo las labores de equipamiento y los ensayos en vuelo previos a su calificación por el Ministerio de Defensa español y su entrega a las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET), prevista para el primer trimestre de 2013.

En diciembre de 2006 el Ministerio de Defensa español y Eurocopter España firmaron un contrato de adquisición de 45 helicópteros NH90 TTH de transporte táctico para las Fuerzas Armadas. Se iniciaba así el programa de renovación y modernización de la flota de helicópteros de transporte medio del Ministerio de Defensa, consolidando el papel de Eurocopter España en esa tarea.

Si bien los dos primeros NH90 españoles han sido fabricados en la planta francesa de Eurocopter, Eurocopter España es responsable del montaje de los restantes 43 NH90, así como de la entrega de todos ellos a las Fuerzas Armadas españolas. La factoría de Eurocopter España, ubicada en Albacete e inaugurada en 2007 es, además, una de las dos únicas plantas de fabricación del fuselaje delantero de este helicóptero, el más moderno de su categoría y del que se han realizado más de 500 pedidos en todo el mundo.



La variante española del NH90 cuenta con un motor General Electric CT7 8F5 de última generación, un sistema de comunicación personalizado y un sofisticado sistema de guerra electrónica desarrollado por Indra . Asimismo, el NH90 español, cuenta con una versión de software de aviónica en cuyo desarrollo ha participado la Oficina de Proyectos de Eurocopter España.

El NH90 es un helicóptero bimotor polivalente, capaz de transportar un escuadrón de 16 a 20 soldados con sus equipos. La adaptabilidad a todo tipo de misiones, terrestres y navales, como transporte de tropas, operaciones anfibias, búsqueda y salvamento, recuperación de personal, evacuación de heridos y operaciones de contraterrorismo lo convierten en el helicóptero polivalente más avanzado del mundo. Entre sus capacidades tecnológicas destacan el pilotaje con mandos eléctricos (fly by wire) y la integración de materiales compuestos en su estructura, lo que reduce considerablemente la corrosión y alarga su ciclo de vida en servicio.

Producido en dos versiones básicas: Transporte Táctico (TTH) y Operaciones Navales (NFH) este helicóptero de la categoría de 11 toneladas ofrece una plataforma común para las misiones militares en tierra, mar o aire. Esta flexibilidad permite a los países racionalizar sus flotas de helicópteros, al tiempo que pueden organizar la formación y el soporte técnico a mayor escala, obteniendo una gestión flexible del personal y del equipo.

En su versión de transporte táctico (TTH), el NH90, acaba de obtener la declaración de conformidad de la Configuración Operativa Final (FOC), hito que da por concluida la fase de desarrollo del aparato. ■



VISITA DEL XII CURSO DE ESTADO MAYOR DE LAS FUERZAS ARMADAS AL ALA 35

El 5 de abril los integrantes de la "Fase Específica Aire" del XII curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas visitaron las instalaciones del Ala 35, en la Base Aérea de Getafe.

Fueron recibidos en la sala de "briefing" del Grupo de Fuerzas Aéreas por el coronel jefe de la Base Aérea de Getafe y Ala 35 Javier Carramiñana Bustillo, lugar donde se impartió una conferencia sobre aspectos generales de la Unidad, centrados en su marcada vocación expedicionaria. Además se expusieron las capacidades del T-21 (C-295), aeronave con la que actualmente opera el Ala 35.

Posteriormente se realizó una visita al museo de la Unidad y un recorrido por las instalaciones de mantenimiento del Grupo de Material, pasando a continuación a contemplar en directo las características de la cabina de carga y de vuelo de un avión expuesto en estática, al tiempo que se satisfacían cuantas preguntas eran formuladas por los visitantes.

Concluyó la visita con la entrega de un recuerdo conmemorativo del curso de futuros diplomados y con unas palabras del jefe de la Unidad en las que agradeció a los alumnos su interés y desearles un final exitoso.

VISITA DEL GEJUME EN POLLENSA

El día 6 de abril el general jefe de la Unidad Militar de Emergencias (GEJUME), teniente general José Emilio Roldán Pascual, visitó el Aeródromo Militar de Pollensa, donde se encontraban destacados 140 componentes de la 31 Compañía del III Batallón de Intervención en Emergencias (BIEM III), con sede en Bétera (Valencia).

El GEJUME fue recibido por el jefe del Aeródromo Militar coronel José Daniel Soriano Cerdó y por el teniente coronel jefe del BIEM III. Una vez finalizada la visita, el teniente general Roldán firmó en el libro de honor de la Unidad donde reconoció y agradeció el buen trato y la hospitalidad del Aeródromo Militar de Pollensa.

El Aeródromo Militar de Pollensa, durante los días de duración del destacamento estuvo prestando apoyo logístico de instalaciones y manutención al personal de la UME, que se encontraba en la isla de Mallorca para realizar el ejercicio ALFA100 de instrucción y adiestramiento, incluyendo actividades de rescate vertical, situaciones de derrumbe de edificios y otras emergencias causadas por desastres naturales.



LA BASE AÉREA DE SAN JAVIER Y EL AEROPUERTO DE MURCIA-SAN JAVIER REALIZAN UN SIMULACRO DE EMERGENCIA

La Base Aérea de San Javier y el Aeropuerto de Murcia San Javier, siguiendo la normativa OACI y de acuerdo con el Plan de Emergencias de la Base Aérea de San Javier y el Plan de Simulacros de Emergencia de AENA, realizó el 6 de abril un simulacro de emergencia organizado y coordinado de forma conjunta con todos los medios materiales y personales participantes. El objetivo de este ejercicio es comprobar y evaluar los procedimientos de actuación y coordinación en él establecidos, así como analizar la eficacia de los mismos y el grado de conocimiento e integración de todos los colectivos implicados en la atención de una emergencia aeroportuaria.



El supuesto sobre el que se han basado las actuaciones a desarrollar es el de un accidente aéreo de una aeronave civil de transporte de pasajeros en el momento de aterri-



zaje, que previamente había declarado una emergencia por fuego en un motor.

El ejercicio (denominado "Ficticia 03") ha comenzado en el momento en el que el avión alerta a la torre de control de un problema en uno de los motores, activando la propia torre el sistema acústico de alarma de la Base Aérea. A partir de ese momento se alerta a los servicios de extinción de incendios del aeropuerto y de la base aérea y se activan los puestos de mando, iniciándose la secuencia de acciones de cada elemento implicado en la emergencia. Además de los propios de la base aérea y de AENA, ha incluido otros externos como Protección Civil de San Javier, Los Alcázares y San Pedro del Pinatar, 061, 112, Cruz Roja, Consorcio de Extinción de Incendios y Salvamento, Guardia Civil, Policía Local de San Javier y Los Alcázares, Institutos de Medicina Legal de Cartagena y Murcia, Juzgado de San Javier, Capitanía Marítima de Cartagena y SASEMAR.

Las fases y el desarrollo sintetizado del simulacro han consistido en una primera fase de preaviso de una aeronave civil con 100 pasajeros y 5 miembros de la tripulación a bordo que presenta problemas en un motor, y una segunda fase en la que la aeronave tiene un accidente durante el aterrizaje, saliéndose de pista. Como consecuencia del accidente llegan los equipos de extinción de incendios, posteriormente se lleva a cabo una excarcelación de las víctimas y finalmente se realiza un triage –evacuación.

El balance del accidente ha sido de 80 muertos, 15 heridos graves y 10 leves o ilesos. Los figurantes (víctimas) han sido alumnos de la Academia General del Aire convenientemente caracterizados.

En el simulacro celebrado hoy se han analizado los tiempos de reacción y respuesta de todos los colectivos (internos y externos) implicados.

Se ha contado también con evaluadores de los diferentes organismos, por lo que las lecciones aprendidas serán empleadas para las oportunas modificaciones en los respetivos planes de emergencia, en el caso de que fueran necesarias.

Cabe destacar que en la planificación y realización del simulacro se ha tenido en cuenta que el ejercicio de coordinación de emergencias no afecte a la operatividad diaria del Aeropuerto de Murcia-San Javier ni de la Base Aérea de San Javier. Además, se ha publicado un NOTAM, una notificación a la comunidad aeronáutica en la que se comunica la realización del simulacro.

AEROMODELISMO: CAMPEONATO DE AEROMODELISMO OPEN VILLA DE GETAFE DE ACROBACÍA VUELO CIRCULAR

La prueba batió el récord de inscritos en esta modalidad y sirvió para definir los pilotos que formarán el equipo nacional en el próximo campeonato de Europa. Carlos Mas de RACBS ganó el concurso realizado en las instalaciones del ACAR de Getafe durante los días 9 y 10 de abril.

El campeonato, organizado por el club Getafe Modelismo, con la colaboración del Ejército del Aire y el Ayuntamiento de Getafe, sirvió de homenaje al piloto español Alex Maclean fallecido el pasado verano, y ha definido el equipo español que volará en el Campeonato de Europa que se disputará en Polonia el próximo verano.



El récord histórico de participación demostró la buena salud de la que disfruta esta modalidad de acrobacia vuelo circular en nuestro país, sumándose al espectáculo el buen tiempo que acompañó a los participantes durante el fin de semana.

El concurso se repartió en dos categorías, por un lado la Absoluta FAI y la categoría Avanzada.

En la categoría reina, la FAI, una vez más se vivió un atractivo duelo entre Carlos Mas y el piloto local Alberto Solera, a los que seguía de cerca Francisco Romero, estos tres pilotos formarán el equipo nacional en Polonia.

En la categoría avanzada el pódium estuvo formado por Pablo Gimeno, Andrés Rodrigo y César Moreno.

Hay que destacar que se realizaron más de 200 vuelos durante el fin de semana con apenas accidentes, lo que demuestra el alto nivel de los participantes.

Entregaron los trofeos el coronel jefe del ACAR de Getafe y la concejala de juventud del Ayuntamiento de Getafe. Como final de concurso los ganadores ofrecieron unos fantásticos vuelos de exhibición entre los que destacó el de Francisco Romero, realizado al ritmo de la música.





VISITA DE LOS AGREGADOS DE DEFENSA A LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 11 de abril, tuvo lugar la visita de los agregados de defensa, aéreos, militares y navales de diferentes países acreditados en España a la Base Aérea de Alcantarilla y Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada".

Esta actividad se enmarca dentro de la visitas periódicas a unidades de las FAS españolas, que organiza el Área de Agregados de la Dirección General de Política de Defensa (DIGENPOL), contando con el apoyo de la Sección de Relaciones Internacionales del Estado Mayor del Aire (SERIN/EMA). Estuvieron representados, Alemania, Argelia, Australia, Brasil, Chile, Corea, Croacia, Ecuador, Francia, Indonesia, Marruecos, Mauritania, Paraguay, Polonia, Rumania, Serbia, Senegal, Sudáfrica, Suiza, Túnez, Uruguay, Estados Unidos, India, Méjico, Portugal, Venezuela y Vietnam.

A su llegada fueron recibidos en el edificio de jefatura de estudios por el coronel jefe de la base y director de la Escuela, Alberto Gallego Gordon. En su presentación, destacó las excelentes características que, tanto por la



gran experiencia paracaidista acumulada a lo largo de más de 60 años de historia, como por la modernidad de las instalaciones y por la incomparable situación geográfica, hacen de la Escuela Militar de Paracaidismo un centro de formación de referencia mundial para la enseñanza. A continuación se visitó el simulador de caída libre (túnel de viento) y el campo de instrucción paracaidista, desde donde además se pudo contemplar un salto de entrenamiento y otro de exhibición de la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA). La visita continuó con el Simulador de Apoyo Aéreo, instalación de última generación, puesta recientemente en funcionamiento en esta unidad, para el entrenamiento en control aéreo táctico de los controladores aéreos avanzados (FAC) y de observador de fuegos aéreos (OFA).

VISITA DE ALUMNOS DE PRIMER CURSO DE LA UNIVERSIDAD EUROPEA DE MADRID, AL CENTRO DE SISTEMAS AEROESPACIALES DE OBSERVACIÓN



El 13 de abril el primer curso de la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de la Universidad Europea de Madrid visitó el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación. Estaba encabezada por el decano-presidente Miguel Ángel González Pérez a quien acompañó la directora de Formación María de los Ángeles Aguilar Ventosa, dos profesores y 26 alumnos. Fueron recibidos por el teniente coronel jefe del Grupo Operativo Santiago Gimeno Navarro, el suboficial mayor y una delegación de la Unidad.

El coronel jefe del CESAEROB Antonio Lorenzo Vázquez recibió en su despacho al decano-presidente y la directora de Formación y les dio la bienvenida, agradeciendo su interés por el Centro. A continuación se trasladaron a la sala de "briefing" en la que el coronel jefe dio la bienvenida a los alumnos de la Escuela y una breve introducción sobre la Unidad, para seguidamente dar paso a una detallada exposición sobre la



historia, organización, cometidos, y futuro del Centro, a cargo del Jefe de la Escuadrilla de Seguimiento de Sistemas.

Se continuó con la exposición a cargo del jefe de la Escuadrilla de Programación de Sistemas, centrada principalmente en las áreas de Misión, Producción y Explotación de imágenes procedentes de sensores embarcados en los Satélites de Observación de la Tierra.



LA REAL HERMANDAD DE VETERANOS DE LAS FAS Y DE LA GUARDIA CIVIL CELEBRA EL DÍA DE SAN HERMENEGILDO EN LA B. A. DE TALAVERA LA REAL

El 14 de abril la Real Hermandad de Veteranos de las FAS y de la Guardia Civil de la provincia de Badajoz celebró, el día de su patrón San Hermenegildo, en la Base Aérea de Talavera la Real.

Los veteranos, encabezados por el presidente provincial de la Hermandad, coronel Julio Ruíz Cillero, fueron recibidos por el Jefe de la Base Aérea y Ala 23, coronel Domingo Porras Antiller y una comisión de la Unidad.

La jornada se inició, a la 10:30 horas, en el salón de actos de la Unidad, donde los veteranos celebraron una asamblea de la Hermandad y a continuación una Santa Misa. Seguidamente disfrutaron de la actuación musical de la Coral de la UMEX (Universidad de Mayores de Extremadura) dirigida por Joaquín Fernández Picón.

A continuación, el grupo de veteranos visitó el museo de la Unidad y, finalmente, tuvo lugar un vino de honor, en el comedor general, donde brindaron por su Patrón.

ANIVERSARIO DE INGRESO EN LAS ESCUELAS DE APRENDICES DE LAS PROMOCIONES 3ª, 7ª Y 17ª CELEBRADO EN LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

Durante la mañana del 15 de abril y presidido por el coronel director de la Academia Básica del Aire, Pablo José Castillo Bretón, tuvo lugar el acto conmemorativo del aniversario del ingreso en las Escuelas de Aprendices de las Promociones 3ª, 7ª y 17ª.

La jornada dio comienzo con la bienvenida a los antiguos alumnos de las Escuelas de Aviación en el salón de actos, para posteriormente, asistir a la Santa Misa oficiada en la capilla de la Academia.

Durante el acto militar los antiguos alumnos tuvieron ocasión de renovar el juramento de fidelidad a la Bandera. Seguidamente, tomó la palabra el presidente de la asociación de antiguos alumnos, José Álvarez Custodio, dirigiendo a los asistentes una emotiva alocución. Durante el homenaje a los que dieron su vida por España, tres miembros de la Asociación hicieron la ofrenda de la corona.

Una vez finalizado el desfile terrestre, los antiguos alumnos, acompañados por sus familiares realizaron una visita a las instalaciones de la Academia.



ENTREGA DE DIPLOMAS AL XXVIII CURSO DE TRANSFORMACIÓN EN MATERIAL C-15

El 15 de abril y con motivo de la finalización del “XXVIII Curso de Transformación en Material C15”, ha tenido lugar el acto de entrega de diplomas acreditativos a los pilotos de las Alas números 12, 15 y 46 del Ejército del Aire que lo han cursado.

El acto, que tuvo lugar en la sala de briefing del Ala nº 15, comenzó con una breve alocución del coronel jefe del Ala nº 15, Fernando de la Cruz Caravaca, valorando la importancia del curso realizado tanto para el Ejército del Aire como para las tres Alas implicadas, en particular. También destacó la buena labor realizada por el 153 Escuadrón, responsable de la formación inicial en material C15. A continuación se procedió a la entrega de los diplomas.

Los pilotos que se han hecho acreedores del citado diploma han sido el teniente del Ala 12 Juan Cristo Velasco Recio, el teniente del Ala 15 Carlos Sánchez Alonso y los tenientes del Ala 46 Juan José de Arriba Muñoz, Alejandro Lobato Barrios, Héctor González Vázquez y Jonatan Llorente González.





noticiario noticiario noticiario



CELEBRACIÓN DE LA FESTIVIDAD DE SAN HERMENEGILDO EN LA BASE AÉREA DE ALBACETE

El 15 de abril, tuvo lugar en la Base Aérea de Albacete la celebración de la festividad de San Hermenegildo por parte de la Real Hermandad de Veteranos de Albacete de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil, coincidiendo con el acto de exaltación de virtudes militares programado por la Unidad.

El acto estuvo presidido por el coronel jefe del Ala número 14 Francisco Javier del Cid, quien destacó, dirigiéndose a los miembros de la Real Hermandad, que "sois nuestro espejo y el ejemplo de la dedicación y continuidad de los valores e ideales que constituyen la esencia de las Fuerzas Armadas".

Durante la celebración, que contó con la presencia de autoridades como el presidente de la Audiencia Provincial de Albacete o los coroneles jefes de la Subdelegación de Defensa en Albacete, Maestranza Aérea de Albacete y TLP, se hizo entrega de varias distinciones de San Hermenegildo a los miembros albaceteños. Entre ellos destacó la concesión, tanto de la medalla al mérito de la Real Hermandad, como el nombramiento de socio de honor. al coronel retirado del Cuerpo de Ingenieros del EA, Miguel Clar Bixquert por su labor en los últimos años al frente de la Hermandad en Albacete.

Por su parte, el Presidente de la Real Hermandad de Veteranos en Albacete, coronel Aurelio Guillén Ariza, hizo un emotivo discurso con un recorrido histórico de las Reales Ordenanzas que iluminan hoy nuestro papel de Fuerzas Armadas y agradeció especialmente a la Base Aérea de Albacete su permanente apoyo y cariño a los "viejos militares".



LA ESCUADRILLA DE HONORES DEL EJÉRCITO DEL AIRE (EDHEA) EN EL DÍA DEL NIÑO DE CLUB ATLÉTICO DE MADRID

El 17 de abril, la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire estuvo presente en el Día del Niño que el Club Atlético de Madrid organiza anualmente para sus aficionados.

Para ello se desplazó una sección de 25 componentes a la gran zona de ocio que había preparado el Club Atlético de Madrid junto al Estadio Vicente Calderón y donde los aficionados del club pudieron disfrutar de las exposiciones estáticas de armamento, material y vehículos militares todoterreno preparadas para la ocasión. Además, la pista americana infantil de la EDHEA hizo las delicias de los más pequeños.



Como en otras ocasiones, la Escuadra de Gastadores de la EDHEA realizó varias exhibiciones durante el día para disfrute de los asistentes.



ACTO IN MEMORIAN DEL COMANDANTE LUIS DÁVILA PONCE DE LEÓN Y WIHELMI

La Asociación de Amigos de la Base Aérea de Armilla, "Volantones de Granada" conmemoró, el pasado 18 de abril, el 86 aniversario del fallecimiento del comandante Don Luis Dávila Ponce de León y Wihelmi y del soldado Juan Giménez, fallecidos ambos en accidente aéreo el 18 de abril de 1925.

El acto consistió en un sencillo homenaje ante sus tumbas, ubicadas ambas en el patio tercero del cementerio de San José en Granada, en el que se ha dado lectura a la Real Orden de 29 de julio de 1925, por la que se dispuso denominar el campo de Armilla como "Aeródromo Dávila de Granada". Miembros de la Asociación y descendientes del Cte. Dávila concluyeron el emotivo acto con una oración por el descanso de sus almas que fue leída por el presidente de la Asociación Francisco Torres.

A fin de mantener vivo este testimonio de la aviación militar en Granada, la Asociación ha decidido celebrar todos los 18 de abril un homenaje "in memorian" del comandante Dávila y del soldado Juan Giménez.



VISITA DE UNA DELEGACIÓN DE LA FUERZA INDONESIA AL ALA 35

El 27 de abril tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe una visita de una delegación de la Fuerza Aérea y Naval de Indonesia, compuesta por dos generales, un almirante y varios coroneles y tenientes coroneles. La delegación fue recibida por el jefe de la Base Aérea de Getafe y del Ala nº 35 el coronel Javier Carramiñana Bustillo. La visita comenzó con un briefing sobre la operación y capacidades del avión T21. La completa exposición llevada a cabo por personal del Grupo de FFAA y del Grupo de Material agradó al personal Indonesio, y motivó diferentes cuestiones relacionadas con el tipo de vuelo y operación. Se degustó después un café en el Museo del Ala nº35, donde se intercambiaron obsequios y regalos establecidos para la ocasión. A continuación se procedió a visitar diversas dependencias y la plataforma, donde, en el interior de un avión T21, se continuaron las explicaciones acerca de las características de la aeronave. La delegación Indonesia se ha llevado un grato recuerdo de la visita a esta Base Aérea de Getafe, contando además con la bonanza meteorológica de un día eminentemente primaveral.



LA REINA DE LA HUERTA Y SUS DAMAS VISITAN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

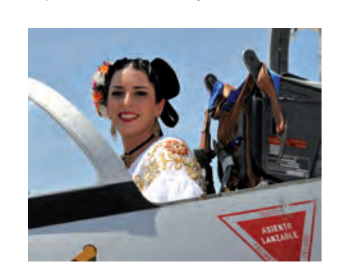
El 27 de abril tuvo lugar en la Academia General del Aire, la tradicional visita de la federación de Peñas Huertanas. La comitiva encabezada por la reina de la Huerta y el presidente de la Federación de Peñas, Antonio Avilés, fue recibida por el coronel director.

Tras el cordial saludo, la reina acompañada por sus damas de honor y los representantes de la Federación, se desplazaron a la zona de vuelos donde realizaron una visita por el simulador de vuelo, la sección de equipo personal de vuelo y la sala de la Patrulla Águila.

Acto seguido, acompañados por una comisión de alumnos, visitaron una exposición estática de los aviones C-101 y Tamiz.

Más tarde la reina de la Huerta y sus damas de honor se desplazaron a la plaza de armas, donde visitaron los alojamientos de los alumnos y el salón príncipe de Asturias, donde tuvo lugar el tradicional vino de honor en el que participaron alumnos y huertanas.







...TAMBIEN LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 28 de abril, la reina de la Huerta de Murcia y sus damas de honor, efectuaron una visita a la Base Aérea de Alcantarilla y Escuela Militar de Paracaidismo “Méndez Parada”. Es una tradición que se repite, año tras año, dentro de las actividades que realiza la federación de Peñas Huertanas, en el marco de las fiestas de primavera de Murcia.

La reina de la Huerta es elegida de entre todas las peñas huertanas para representar, durante un año de “reinado”, a la capital y su huerta, en las principales fiestas de la Región de Murcia.

A su llegada, las jóvenes fueron saludadas por la jefatura de la base. La reina y su corte presenciaron una exhibición paracaidista efectuada por la PAPEA. Así mismo, visitaron los simuladores de apertura automática y manual ubicados en la base, (parasim y túnel de viento) donde presenciaron sendas demostraciones realizadas por instructores de la EMP. Finalmente, pudieron conocer con detalle, en una exposición estática, el T12B Aviocar, veterano y siempre fiable avión de dotación del 721 Escuadrón.

Tras una fotografía de grupo, junto al monumento del citado T12B, la visita finalizó con un intercambio de obsequios entre la federación de peñas huertanas y la base aérea.



VII MEDIA MARATÓN DEL MANDO AÉREO DE CANARIAS

El 1 de mayo se celebró en la Base Aérea de Gando la séptima edición de la Media Maratón del MACAN.

Esta prueba, homologada por la Federación Canaria de Atletismo, ha alcanzado un alto grado de popularidad en las Islas, siendo su participación muy numerosa y compitiendo en ella los mejores atletas canarios junto con un gran número de militares de todos los empleos y edades.



Este año, al igual que el anterior, se ha celebrado haciéndola coincidir con el Trofeo Rector de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y el Campeonato Insular de Gran Canaria de media maratón.

En esta edición tomaron la salida unos 500 corredores, llegando a meta un total de 379, entre civiles, militares de los tres ejércitos y atletas de las diversas Instituciones invitadas a la carrera: Guardia Civil, Cuerpo de Bomberos y las policías Nacional, Autonómica y Local.

La prueba, muy exigente por sus cuestas y el famoso viento de Gando, fue ganada por Yeray Alemán Santana, del club CARUCAT, con un tiempo de 1:15:37, seguido de Juan M. Velasco Rodríguez, del mismo club. El primer militar, tercero de la general, fue el soldado Aday López Abellán, perteneciente al Ejército de Tierra, concretamente al RIL Canarias 50, con un tiempo de 1:20:32, seguido del también soldado del mismo Regimiento Aarón Medina López, 1:20:47, que fue cuarto de la general.

Por lo que respecta al Ejército del Aire, el primer clasificado fue el cabo Juan F. Martín Suarez, perteneciente al 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas con un tiempo de 1:25:26, seguido del general de brigada José M. Salom Piqueres, segundo jefe del MACAN, que realizó 1:28:26.

En la clasificación femenina, la primera mujer de la general fue para la tinerfeña Silvia Luis Estévez con 1:36:28, seguida por la Policía Nacional, Cristina Quevedo Santana, y la soldado del Ejército de Tierra, Manuela Alonso Ibarra del Batallón del Cuartel General. La primera clasificada del Ejército del Aire fue la cabo Aurora Vega Gil, del Ala 46, seguida de la también cabo de la misma Unidad, Catalina Torres Cabrera.

La entrega de trofeos fue presidida por el general jefe del Mando Aéreo de Canarias, general de división Eugenio Ferrer Pérez.

VISITA A LA BASE AÉREA DE LA "ASOCIACIÓN DE RESERVISTAS ESPAÑOLES EN ARAGÓN"

El 4 de mayo, la Base Aérea de Zaragoza recibió la visita de la Asociación de Reservistas Españoles en Aragón, en la que recorrieron las instalaciones del Ala 15 y la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA).

A su llegada fueron recibidos por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, quien les ofreció una exposición sobre la base aérea y las unidades ubicadas en la misma. A continuación, el coronel jefe del Ala 15, tras darles la bienvenida, les realizó una presentación de su Unidad. Seguidamente, el teniente coronel jefe de FF.AA. les ofreció un pequeño "briefing" y procedieron a la visita a las instalaciones de la Unidad, en la que pudieron recorrer el edificio de FF.AA., el hangar de mantenimiento, el hangar de armamento y un avión F-18.





Prosiguió la visita en la ETESDA, donde tras una presentación de la Unidad pudieron recorrer la exposición de material, el Gabinete de Seguridad, el simulador de tiro, el Gabinete de Combustibles, así como contemplar una exhibición de la sección cinológica.

EL AERÓDROMO MILITAR Y EL AEROPUERTO DE LEÓN REALIZAN UN SIMULACRO DE ACCIDENTE AÉREO

El Aeródromo Militar de León y el aeropuerto de León, siguiendo el programa de revisión de sus respectivos planes de emergencias aeronáuticas, realizaron el 4 de mayo un simulacro de accidente aéreo con el objetivo principal de evaluar los sistemas de comunicaciones, así como los tiempos de reacción de los distintos colectivos internos y externos implicados en la atención de una emergencia aérea.

En el ejercicio, denominado "Operación Trébol", se simuló el accidente de una aeronave tipo turbohélice bimotor de 20 plazas con





16 pasajeros a bordo y 4 tripulantes. Durante la maniobra de aterrizaje en la pista 23 el avión sufre un derrape que origina su salida de la pista, quedando detenido a la altura de cabecera de pista. Uno de los restos origina un incendio y una fuga de líquido hidráulico en el interior del avión, lo que afecta al pasaje y a la tripulación, impidiendo su salida de la aeronave.

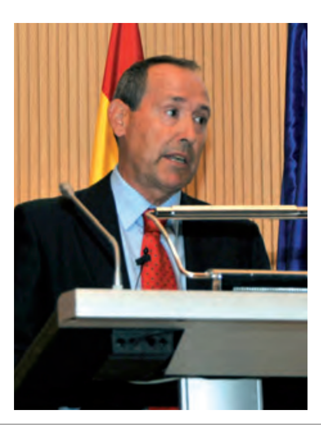
El simulacro contó con la intervención secuenciada y coordinada de varias dependencias, organismos, entidades e instituciones tales como Subdelegación del Gobierno, la Junta de Castilla y León, Ayuntamientos y Policias Locales de Valverde de la Virgen y San Andres del Rabanedo y León, Juzgados de Instrucción y Forense entre otros.



INAUGURACIÓN EN GRANADA DEL CURSO HISTORIA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA DE VUELO

El 5 de mayo, en el marco de la celebración del Centenario de la Aviación Militar española, tuvo lugar en el Aula Magna de la Escuela de Ingenieros de Caminos de la Universidad de Granada, el acto de inauguración del Curso "Historia, Ciencia y Tecnología del Vuelo: cien años de la Aviación Militar española y del primer vuelo de un avión en Granada".

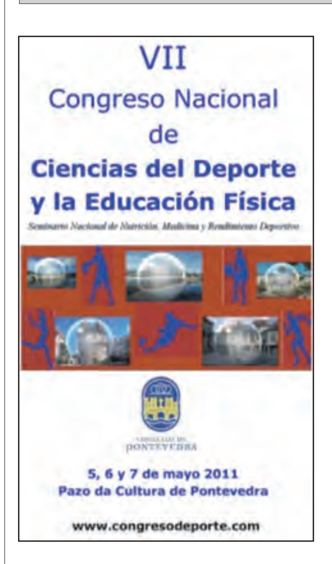
La conferencia inaugural del ciclo fue presidida por el vicerrector de la Universidad de Granada, Miguel Gómez Oliver, que estuvo acompañado en la mesa por el teniente general Jefe del Mando de Adiestramiento y Doctrina del Ejército de Tierra, Francisco Puentes Zamora, el director de la Escuela de Ingeniería de Caminos, Enrique Hernández Gómez-Arboleya, el general jefe del SHYCEA, Francisco Javier Criado Portal, y el catedrático de la Universidad de Granada y director académico del curso, José Ramón Jiménez Cuesta. En su presentación el vicerrector hizo especial hincapié y reconocimiento a la estrecha colaboración entre la Universidad de Granada y las Fuerzas Armadas.



La conferencia inaugural del ciclo corrió a cargo del general director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Carlos Pérez de Uribarri, que versó sobre "el Ejército del Aire actual y su internacionalización", abriendo su conferencia con una amena e interesante reseña histórica que transportó a la audiencia desde los inicios de la aviación hasta la época actual.

El curso, que comporta tres créditos universitarios y comprende 30 horas lectivas repartidas en trece conferencias y dos mesas redondas, se prolongaría hasta el 2 de junio. La finalidad del mismo es dar a conocer a la sociedad granadina, y en especial a la comunidad universitaria, los aspectos históricos, científicos y tecnológicos del mundo de la aviación.

noticiario noticiario noticiario



LA ESCUELA DE TÉCNICAS AERONÁUTICAS EN EL VII CONGRESO NACIONAL DE CIENCIAS DEL DEPORTE Y EDUCACIÓN FÍSICA

Los días 5, 6 y 7 de mayo se celebró en Pontevedra el VII Congreso Nacional de Ciencias del Deporte y Educación Física.

El Congreso es uno de los eventos más importantes en el panorama nacional de conferencias dentro de las Ciencias del Deporte. Trata seis áreas temáticas: Ciencias Sociales y Psicología, Rendimiento Deportivo, Salud, Gestión y Organización Deportiva, Ocio y Tiempo Libre, Didáctica de la Educación Física e Iniciación Deportiva, y es una oportunidad para analizar las distintas líneas de investigación que se van desarrollando en las universidades españolas y europeas.

El Congreso de este año contó con una asistencia de más de 400 participantes destacaron la conferencia presentada por Juan Antonio Corbalán, miembro del equipo olímpico de baloncesto, que logró la plata en Los Ángeles 1984, que habló sobre la dieta del deportista; y la conferencia de Iñigo Mújica, perteneciente a la Universidad del País Vasco, sobre la gestión de la fatiga y la recuperación en el periodo competitivo.

Junto a estas ponencias, el Comité Científico del Congreso admitió 176 trabajos de investigación, de entre un total cercano a los 200 presentados. Una de esas comunicaciones fue la propuesta por el sargento primero José Miguel García García, profesor titular de Educación Física en el Departamento de Instrucción y Adiestramiento de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas, como parte de las funciones docentes del Área de Formación Física.

El trabajo versaba sobre la valoración de las pruebas físicas de los sargentos alumnos dentro de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas.

En primer lugar se analizó la terminología y los principios de las pruebas físicas, se hizo una breve reseña histórica y de organización de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas y se apuntó la evolución que han tenido las pruebas físicas para los sargentos alumnos, a nivel legislativo, desde el curso 1996/1997 hasta el curso 2009/2010.

El fin básico que se planteaba en el estudio, era el de comprobar la equidad en las pruebas físicas para los sargentos alumnos, con los datos extraídos de las marcas alcanzadas en el último trimestre y la puntuación final obtenida al finalizar el curso.

Por último, y tras el estudio pormenorizado de los datos, se pudo inferir que los cambios legislativos efectuados a lo largo de los años han mejorado la equidad en las pruebas físicas de las mujeres respecto a los hombres, aunque todavía hay diferencias a mejorar en las actuales marcas mínimas a superar en las pruebas de velocidad y kilómetro. A este respecto, cabe apuntar que estas marcas mínimas, con la integración del Cuerpo de Especialistas en el Cuerpo General, se han visto modificadas, y no han sido tratadas en la investigación.

Se podrá ver más información sobre este estudio en los próximos meses, en el enlace "colección congresos", publicado por Alto Rendimiento, en su página "web" altorendimiento.net.

José M. García García
Sargento 1º

VISITA AL TLP DE RYSZARD SCHNEPF, EMBAJADOR DE POLONIA EN ESPAÑA

El 6 de mayo el embajador de Polonia en España, Ryszard Schnepf, acompañado por el coronel Boguslaw Nowak, agregado militar de Polonia en España, visitaron el Programa de Liderazgo Táctico (TLP) en la Base Aérea de Albacete.

El coronel Ignacio Bengoechea Martí, jefe del TLP, y el coronel Francisco Javier del Cid de León, jefe de la Base Aérea de Albacete, les recibieron en el Cuartel General del TLP. Durante su estancia, el embajador Schnepf, recibió un detallado "briefing" sobre los objetivos y la organización del programa y visitó el destacamento polaco de F-16 y Mig-29, compuesto por 132 personas entre personal de vuelo y de mantenimiento. A su vez, visitó el hangar del TLP y la línea de vuelo de los aviones participantes en el Curso de Vuelo FC 2011-3.





Finalmente, el embajador y el agregado polacos visitaron las instalaciones sociales del TLP y asistieron a los despegues de la segunda misión del curso de vuelo actual.

El embajador manifestó la satisfacción que supone para su fuerza aérea poder tomar parte en las misiones del TLP, consideradas en muchos países como la vanguardia del entrenamiento táctico en Europa. Expresó su confianza en que en el futuro, la colaboración entre Polonia y el TLP, continúe progresando.



LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ACOGE LAS BODAS DE PLATA DE LA XXXVIII PROMOCIÓN

El 6 de mayo tuvo lugar en la plaza de armas de la Academia General del Aire el acto en el que se conmemoraba el 25 aniversario de la salida de la Academia de los miembros de la XXXVIII Promoción y de las promociones de 1985/86 del Cuerpo de Ingenieros y de los Cuerpos Comunes de la Defensa.

La jornada comenzó en el salón de actos con la bienvenida del coronel director a todos los miembros de las promociones y familiares que se desplazaron a la Academia. Ya en la plaza de armas se inició el acto castrense, donde los componentes de las promociones pudieron renovar su compromiso de hace veinticinco años con un beso a la Bandera y rememorar su jura. Acto seguido, en uno de los momentos más emotivos del día, familiares y amigos de los miembros de las promociones tuvieron su oportunidad de prestar juramento o promesa ante la bandera.

Finalizados los compromisos ante la Bandera, el teniente coronel Julio Nieto Sampayo, número uno de la XXXVIII Promoción, dirigió una alocución a los presentes en la que recordó el paso de su promoción por la Academia, al tiempo que tuvo palabras para los compañeros fallecidos, representados por los familiares allí presentes. Por su parte el coronel director, Juan Antonio Ortega Vázquez, dirigió otra alocución y leyó una carta enviada por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire a los miembros de las promociones que celebraban sus Bodas de Plata.

A continuación tuvieron lugar los desfiles terrestre y aéreo, terminando con un acto de homenaje a los caídos, dedicado especialmente a la memoria de los compañeros de promoción fallecidos.

Tras los actos militares, los familiares y miembros de las promociones se desplazaron a la zona de vuelos donde disfrutaron de una visita por las instalaciones y una exposición estática de los aviones E.25 y E.26 de dotación en la unidad, ante la imposibilidad de ver la exhibición de la Patrulla Águila, que no tuvo ocasión de realizar su tradicional exhibición de comienzo de temporada debido a la meteorología adversa.

El recorrido por la Academia continuó con una visita por el resto de las instalaciones y una misa en agradecimiento a la Virgen de Loreto y en memoria de los compañeros fallecidos.

La jornada finalizó con la foto de las promociones en las escaleras del comedor de alumnos y la comida de hermandad con los alumnos, que tuvo lugar en el interior del propio comedor de alumnos.



EL EZAPAC ALCANZA EL TERCER PUESTO EN EL 44 CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE PARACAIDISMO

El equipo del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas ha conseguido el tercer puesto en la clasificación absoluta por equipos correspondiente al 44 Campeonato Nacional Militar de Paracaidismo que se ha celebrado en la Academia Básica del Aire Virgen del Camino (León) durante la semana del 6 al 12 de mayo. Los dos primeros puestos fueron alcanzados por los equipos de la PAPEA. El primer y segundo puesto en la modalidad de precisión correspondió a sendos componentes de la PAPEA, pertenecientes también al EZAPAC.

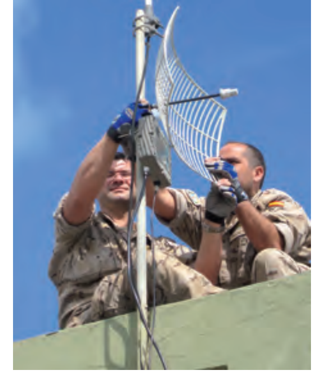
Provenientes de los pioneros del paracaidismo militar en España, el Escuadrón de Zapadores Paracaidistas





(EZAPAC) es una unidad emblemática en el ejército del Aire. Heredera de una gloriosa tradición militar, aeronáutica y paracaidista sus miembros han participado en numerosas misiones nacionales e internacionales, siendo también referencia del paracaidismo militar dentro y fuera de nuestras fronteras.

El EZAPAC, unidad de operaciones especiales del Ejército del Aire, tiene como misión principal apoyar las operaciones aéreas, principalmente las que tienen como objeto alcanzar la superioridad aérea. En la actualidad, y desde 2004, el EZAPAC mantiene un destacamento permanente en el Teatro de Operaciones de Afganistán con la misión de proteger a las fuerzas españolas desplegadas mediante la conducción de operaciones de Apoyo Aéreo Cercano (CAS) y como parte de las tripulaciones de aeroevacuación médica.



El CIGES no deja a nadie sin servicio. Instalación del sistema inalámbrico de larga distancia "Lobometric" para enlazar los dos segmentos del Destacamento separados por las pistas de vuelo.

MISIÓN DE APOYO CIS DEL CIGES AL DESTACAMENTO ARGOS EN LA B.A. DE DECIMOMANNU (CERDEÑA)

Hoy día la operatividad de una Agrupación Aerotáctica es impensable sin unos medios CIS adecuados y perfectamente instalados y configurados.

Del 6 al 11 de mayo personal del Centro de Informática de Gestión (CIGES), se ha desplegado en la Base Aérea de Decimomannu (Cerdeña) para proporcionar a la Agrupación Aerotáctica ARGOS los servicios CIS necesarios para dar acceso a todas las aplicaciones y sistemas de información del E.A. y corporativos disponibles a través de la Red de Propósito General (WAN-PG), esto es, servicios de mensajería y aplicaciones a través de Lotus Notes, SL-2000, SIUCOM, Internet e Intranet, acceso al BOD, así como una mejora del servicio de videoconferencia desplegado para la Agrupación Aeronáutica (AAT).

Para proporcionar conexión a la WAN-PG, aparte del destacamento que se encontraba separado por las pistas de vuelo, se ha instalado un sistema de comunicaciones inalámbrico de larga distancia "Lobometric" del tipo de los que habitualmente se despliegan para otras Zonas de Operaciones.

Igualmente, además de todos los accesos a los servicios de la WAN-PG, se ha instalado el sistema de Telefonía IP que viene habitualmente instalando el CIGES en los destacamentos en Zona de Operaciones, de eficacia contrastada y pionero en las FF.AA., que proporciona a la AAT, acceso telefónico interno y nacional (llamadas a España) sin coste alguno para el personal del destacamento.

1936 Tendido de fibra óptica en las instalaciones ocupadas por la AAT Argos en la B.A. de Decimomannu (Cerdeña) para proporcionar servicio de WAN-PG al Destacamento.



SIMULACRO DE LAS XX JORNADAS MUNICIPALES SOBRE CATÁTROFES DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID/SAMUR



Encuadrado dentro de las XX Jornadas Municipales sobre Catástrofes Organizadas por el Ayuntamiento de Madrid, el 7 de mayo se efectuó en la Base Aérea de Cuatro Vientos, con gran brillantez y asistencia de público, un simulacro técnico-divulgativo consistente en la simulación de un accidente provocado por un autobús, involucrando a diversos vehículos estacionados, afectando además a una central térmica cercana.

Su objetivo fue doble, por un lado se trata de un ejercicio real de instrucción de las distintas Fuerzas, Cuerpos y Servicios que intervienen en situaciones de emergencia y/o catástrofe en la Ciudad de Madrid, y por otro lado combatir ante una catástrofe los peligros generados, protegiendo a la población civil, además de realizar el "triaje" de los heridos, su evacuación a los diferentes centros sanitarios, con los medios terrestres y aéreos participantes en el simulacro.

En esta ocasión se contó con la participación de los siguientes organismos: Samur, Selur, Samur Social, Cruz Roja, Inaer Sacyl, Insalud, Protección Civil, Inaer Baleares, Cuerpos de Bomberos de la Comunidad y Ayuntamiento de Madrid, Cuerpo Nacional de Policía, Guardia Civil (DGT Y Medios Aéreos), Policía Municipal del Ayuntamiento de Madrid, Unidad Militar de Emergencias (UME), Hospital Central de la Defensa "Gómez Ulla", Bomberos Escuadrilla de Defensa NBQ Y C.I. de la B.A. Cuatro Vientos y Aena.

Además participaron medios de urgencias sanitarias de diversas Comunidades Autónomas, y la estimable participación de la empresa de efectos especiales de "Reyes Abades", que diseña el guión del simulacro.

El ejercicio fue presidido conjuntamente por el Pedro Calvo Poch, Concejal de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, en representación de su Alcalde y por el coronel jefe de la Base Aérea de Cuatro Vientos José de Andrés Cuadra, asistiendo como invitados el teniente general José Emilio Roldán Pascual, jefe de la Unidad Militar de Emergencias (UME), así como el subdirector general de Cooperación y Defensa Civil de la DIGENPOL, general de división José Javier Muñoz Castresana.



El escenario se situó en la plataforma de aeronaves de la Maestranza Aérea de Madrid, aportando la base cerca de 100 participantes, entre personal de su Escuadrilla de Defensa Química y Contra Incendios, personal de Organización y Protocolo, Seguridad, Sanidad, Infraestructura y Automóviles.

Colaboraron asimismo el Hospital Central de la Defensa, personal del Centro Cartográfico y Fotográfico (CECAF) y del Ala-48, con un helicóptero HD-21 del 803 Escuadrón, en misión de aeroevacuación de heridos.

VISITA DE REINHARD SILBERBERG, EMBAJADOR DE ALEMANIA EN ESPAÑA

El 10 de mayo, el embajador de Alemania en España, Reinhard Silberberg, acompañado por el teniente coronel Markus Bungert, agregado de Defensa Adjunto de Alemania en España, visitaron el Programa de Liderazgo Táctico (TLP) en la Base Aérea de Albacete.

El coronel Ignacio Bengoechea Martí, jefe del TLP, y el coronel Francisco Javier Del Cid De León, jefe de la Base Aérea de Albacete, les recibieron en el Cuartel General del TLP.

Durante su estancia, el embajador tuvo la oportunidad de saludar al destacamento alemán de Tornado y Eurofighter (haciendo coincidir su visita con la primera participación de estos últimos en el TLP) compuesto por más de 135 personas. Visitó igualmente el Hangar del TLP, la línea de vuelo de los aviones participantes en el actual curso de vuelo FC 2011-3 y además recibió un



"briefing" sobre los objetivos y la organización del Tactical Leadership Programme.

Conviene recordar que el Programa se fundó en Alemania en 1978 y que transitó por las Bases Aéreas de Fürstenfeldbruck y Jever hasta su traslado a Florennes, Bélgica, en 1989.

VISITA DEL CURSO DE ESTADO MAYOR DE EMIRATOS ÁRABES UNIDOS AL ALA 35



En el marco del Programa para la Visita de la Comisión de Orientación y alumnos del curso Conjunto de Liderazgo y Estado Mayor de los Emiratos Árabes Unidos a España, coordinada por la Dirección General de Política de Defensa (DIGENPOL), el 10 de mayo ha tenido lugar la visita a la Base Aérea de Getafe e instalaciones del Ala 35.

Una comisión presidida por el coronel jefe del Ala 35 y Base Aérea de Getafe Javier Carramiñana Bustillo y compuesta por los jefes de los Grupos de Material y Fuerzas Aéreas, dio la bienvenida a la delegación de Emiratos Árabes Unidos a su llegada a la Base.

Tuvo lugar un briefing en el que se explicó brevemente la historia de la Unidad, las capacidades del sistema de armas (T-21) de dotación en el Ala 35, además de repasar brevemente los últimos despliegues efectuados, como son los destacamentos SIRIUS en la República del Chad y ALCOR, que se encuentra operativo actualmente en Afganistán; seguidamente se ofreció a los asistentes un refrigerio en el Pabellón de Oficiales, durante el cual se procedió al protocolario intercambio de obsequios. Posteriormente se visitó la plataforma de aparcamiento de T-21, donde tuvieron la oportunidad de acceder a uno de ellos preparado al efecto.

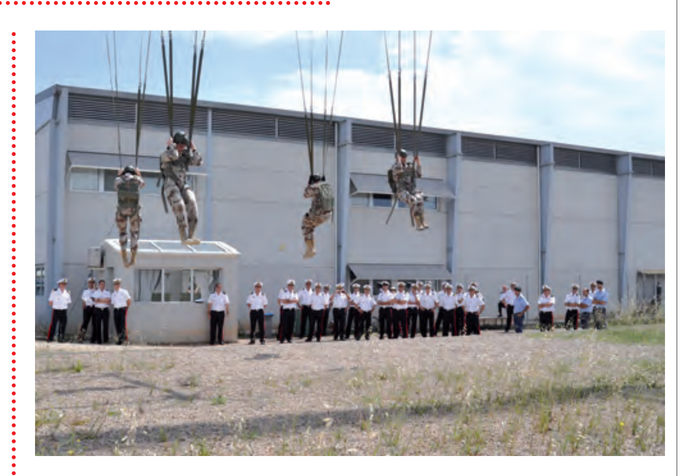
EL VICEALMIRANTE DIRECTOR DEL CENTRO DE INTELIGENCIA DE LAS FUERZAS ARMADAS VISITA EL CESAEROB

El 11 de mayo el vicealmirante Juan Antonio Cuadrillero Pinilla, director del Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas, visitó el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación. Acompañaron al vicealmirante, el coronel Arsenio Díaz del Rio Español y el teniente coronel Rafael Milián Gazulla.

Fue recibido por el coronel jefe del CESAEROB, Antonio Lorenzo Vázquez y a continuación se realizó una exposición sobre la historia, misión, cometidos, sistemas y capacidad operativa actual de la Unidad. Tras ella el Jefe de Sistemas describió el componente suelo, y el Jefe del Grupo Operativo se centró en las áreas de Misión, Producción y Explotación de las imágenes procedentes de sensores embarcados en los Satélites de Observación de la Tierra. El coronel jefe de la unidad explicó la problemática y los retos a los que se enfrenta el Centro para la integración inminente del sistema Pleiades y, a más largo plazo, de los sistemas Paz e Ingenio.

Finalmente recorrieron las citadas áreas de Misión, Producción y Explotación, apreciando el funcionamiento y operación de los sistemas y la variedad de trabajos que el Centro produce y pone a disposición de los usuarios del sistema Helios.



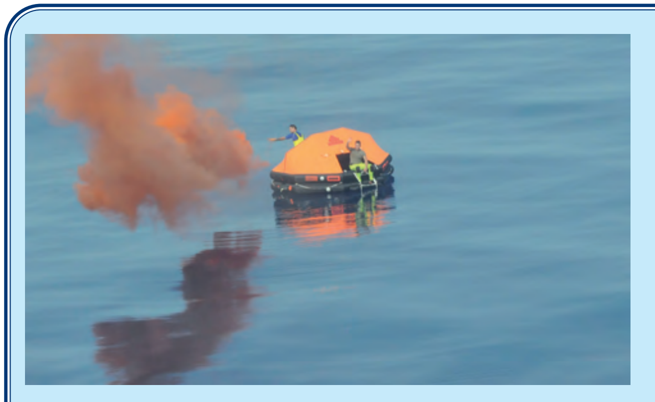


LA ESCUELA "GENERAL ALBACETE Y FUSTER" VISITA LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 12 de mayo, profesores y alumnos de la Escuela de Infantería de Marina "General Albacete y Fuster" de Cartagena (Murcia), realizaron una visita a la Base Aérea de Alcantarilla y Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada".

A su llegada, los infantes de marina fueron saludados por la jefatura de la Base. En el programa de la visita, pudieron contemplar una exhibición paracaidista efectuada por profesores e instructores de la E.M.P. Igualmente, visitaron una exposición de material y equipo del EZAPAC, así como los simuladores de apertura automática y manual ubicados en la base, (parasim y túnel de viento), donde presenciaron diferentes demostraciones del. trabajo aplicado en los cursos de paracaidismo de apertura manual y automática que se imparten en la Escuela.

La visita concluyó con una fotografía de grupo junto al monumento del T12B Aviocar, veterano avión que tantas horas de vuelo continúa prestando al servicio de las Fuerzas Armadas.



EJERCICIO CERNIA 2011

El ejercicio "CERNIA 2011" es un ejercicio específico SAR de adiestramiento avanzado englobado dentro del acuerdo SARMEDOCC (SAR Mediterráneo Occidental), cuyo objetivo es la práctica de diversas técnicas de búsqueda y salvamento coordinando la actuación de medios SAR españoles y franceses, junto a otros organismos colaboradores. Está dirigido por el Centro Coordinador de Salvamento Militar RCC-Baleares del Ejército del Aire y participan medios aéreos del Ala 49/801 Escuadrón, así como la Dirección General de la Guardia Civil, la Dirección General de la Marina Mercante, la Dirección General de Emergencias, Centro de Control de Tránsito Aéreo de AENA y la Cruz Roja de Balears.

El ejercicio tuvo lugar en la zona del archipiélago Balear entre los días 16, 17 y 18 de mayo de 2011 bajo la supervisión de la Jefatura SAR.





S.A.R. EL PRINCIPE DE ASTURIAS REALIZA UNA VISITA DE TRABAJO A LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

El 19 de mayo, enmarcado en su programa de visitas a Unidades de las Fuerzas Armadas, S.A.R. El Príncipe de Asturias ha realizado una visita de trabajo a la Academia Básica del Aire.

A su llegada, tras recibir los honores de ordenanza y pasar revista a la Escuadrilla de Sargentos Alumnos, fue saludado por las autoridades del Ejército del Aire presentes. A continuación, D. Felipe se trasladó a la sala de reuniones del edificio de dirección donde el coronel director de la Academia, Pablo José Castillo Bretón, llevó a cabo una presentación sobre el Aeródromo y Academia, dirigida a resaltar aspectos descriptivos y organizativos del centro, sus recursos humanos, los cursos que se imparten, los nuevos planes de estudio y las características y necesidades de infraestructuras y servicios derivadas de la implantación del nuevo sistema de enseñanza militar.

Seguidamente, se inició un recorrido por las instalaciones: área deportiva, alojamientos, edificio tecnológico y departamentos. En el salón de actos dirigió unas palabras a profesores, alumnos y demás personal de la Academia.

En el Pabellón de Jefes, tras la firma del Libro de Honor, se ofreció un almuerzo en el que S.A.R. fue acompañado por una representación de profesores y alumnos. A su finalización S.A.R. emprendió viaje de regreso a Madrid.

Durante su estancia en la Academia Básica del Aire, S.A.R. estuvo acompañado por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, el teniente general jefe del Cuarto Militar de la Casa de Su Majestad, el general director de Enseñanza del Ejército del Aire y el general jefe del Gabinete del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.





LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ACOGE LAS BODAS DE ORO DE LA XXIII PROMOCIÓN

El 20 de mayo tuvo lugar en la Academia General del Aire la conmemoración de las bodas de oro de la XXIII Promoción.

Los miembros de la promoción visitaron las instalaciones de la AGA, para rememorar tiempos pretéritos y compartir con sus compañeros las experiencias adquiridas a lo largo de estos cuarenta años desde que salieron de la Academia.

Los actos se iniciaron con una recepción del coronel director a la promoción, incluidos familiares y amigos, en el salón principal del Club Social de la Academia, trasladándose el grupo a la Plaza de Armas, donde tuvo lugar el acto castrense.

Una vez en formación y tras los honores correspondientes, los miembros de la XXIII Promoción que asistieron al evento iniciaron el recorrido para revalidar su compromiso con nuestra Patria con un beso a la bandera. Un compromiso que refrenda el que adquirieron en la mañana del 10 de diciembre de 1967, cuando prestaron su juramento a la Enseña Nacional por primera vez.

Acto seguido, los familiares de la XXIII Promoción que solicitaron jurar o prometer ante la bandera de la Academia General del Aire, pasaron de a uno frente a la enseña, participando activamente también en este significativo evento.

Cabe reseñar como nota anecdótica, la participación en el acto en esta ocasión de la Federación de Peñas Huertanas, representadas por la reina de la Huerta 2011 y sus damas de honor, quienes luciendo los trajes tradicionales murcianos, tuvieron también la ocasión de prestar su juramento o promesa ante la bandera.





El coronel director de la Academia General del Aire, Juan Antonio Ortega Vázquez, pronunció una alocución en la que recordó la importancia del ejemplo de los maduros oficiales de la 23 Promoción para contribuir de forma muy importante en la formación de los futuros oficiales del Ejército del Aire.

El teniente general jefe del Mando Aéreo General, Miguel Lens Astray, en representación de la promoción homenajeada, dirigió unas sentidas palabras. Recordó en sus palabras la trayectoria de los miembros asistentes y en especial se acordó de los compañeros fallecidos, que desgraciadamente no tuvieron la ocasión de compartir este evento con su promoción, y también a sus familias.

Los actos en la Plaza de Armas terminaron con sendos desfiles terrestre y aéreo, en los que participaron el Escuadrón de Alumnos y los Escuadrones de vuelo de la Academia, tras los que se realizó el tradicional acto de homenaje a los caídos, en esta ocasión, dedicado de forma especial a la XXIII Promoción.

Posteriormente, la Promoción y sus familiares se trasladaron a la zona de vuelos donde pudieron contemplar una exhibición completa de la Patrulla Acrobática del Ejército del Aire, la Patrulla Águila, siendo ésta la primera exhibición oficial ante público en la nueva temporada 2011.

La comida de hermandad entre los componentes de la Promoción, profesores y alumnos de la AGA, supuso el colofón a los entrañables actos que se desarrollaron en la Academia General del Aire.



53 PEREGRINACIÓN MILITAR INTERNACIONAL A LOURDES

Entre los días 20 y 23 de mayo, tuvo lugar la 53 Peregrinación Militar Internacional a Lourdes. El contingente de peregrinos españoles estuvo formado por profesionales del Ejército de Tierra, Armada, Ejército del Aire, Guardia Civil y Guardia Real, así como familiares y personal de las Fuerzas Armadas en situación de reserva o retiro.

En esta edición, la responsabilidad de la organización recayó en el Ejército del Aire, ostentando la más alta representación, por delegación del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, el teniente general jefe del Mando de Personal.



El jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire asistió, en calidad de invitado, a la Misa Mayor celebrada el domingo 22 de mayo, junto a otros veinte jefes de Estado Mayor de diversos países, cuatro Ministros de Defensa y tres subsecretarios de Estado de Defensa.

La Peregrinación se inició el día 20 en la basílica de la Virgen del Pilar, en Zaragoza, con la celebración de la Santa Misa y una ofrenda a la Virgen del Pilar. Una vez en Lourdes, a las 20:00 horas, dio comienzo la ceremonia de apertura, con 37 banderas participantes.

El día siguiente, el arzobispo general castrense ofició una Misa y un Vía Crucis para los peregrinos españoles, celebrándose, por la tarde, la Procesión del Santísimo y, por la noche, la Procesión Mariana de las Antorchas.

El domingo 22, además de la Misa Mayor, y ya en horario de tarde, los peregrinos españoles tuvieron la oportunidad de asistir al rezo del Santo Rosario, hacer la ofrenda del cirio a la Virgen de Lourdes y llevar un poco de alegría a un hospital de enfermos, con la colaboración de la Unidad de Música del MAGEN ubicada en el ACAR Tablada. Las actividades programadas finalizaron ese día con el Acto del Adiós y el acto de clausura.

La peregrinación española se despidió de Lourdes el lunes 23 con la participación en la santa misa, que tuvo lugar en la Gruta de las Apariciones, emprendiendo el regreso a España a la finalización de la misma.

Se calcula, según fuentes francesas, que en esta edición se alcanzó una participación de 12.000 militares, representando a 37 países.

VISITA DEL 123 SQN. A SU MONTURA EN ANTIGÜEDAD, PALENCIA

El 21 de mayo tuvo lugar en Antigüedad, Palencia, una nueva reunión de pilotos y de personas vinculadas al escuadrón 123 "Titan", hoy desactivado, para vivir una jornada de recuerdo y homenaje al escuadrón. El pueblo tiene a gala ser cuna de pilotos y cuenta con diversas lápidas y rincones en los que se les recuerda y rinde homenaje. El mayor y más llamativo es un RF-4C, que perteneció al 123 Sqn que se encuentra situado en las inmediaciones del pueblo como homenaje a todos los pilotos españoles de todas las épocas. Allí acudieron junto con los antigüedeños que quisieron acompañarles, los antiguos "titanes" a rendir homenaje a su fiel montura. Se entonó el himno de la aviación y el alcalde, Luis Fernando Cantero y el teniente coronel Martínez Vara de Rey, como último jefe del Escuadrón, se dirigieron a los asistentes mencionando la vinculación que se ha ido creando entre la localidad y el Ejército del Aire y la vigencia del espíritu de camaradería entre todos los "titanes" como reflejo de los fuertes lazos que se crean entre todos los miembros de las unidades del Ejército del Aire.

Se visitó también la ermita de la Virgen de Garón, patrona de Antigüedad y en sus inmediaciones tuvo lugar un almuerzo. Luego visitaron unas instalaciones turísticas de la zona en las que se ha creado un criadero de burros para su explotación en rutas de senderismo y actividades de granja escuela. Como detalle curioso podemos contar que ese mismo día nació un borriquillo al que por petición expresa de los presentes le fue impuesto el nombre de Titán.

SANTIAGO TENA PÉREZ

LA AGRUPACIÓN AÉREA TÁCTICA "ARGOS" REALIZA SUS PRIMERAS 1.000 HORAS DE VUELO



La noche del 21 al 22 de mayo, se cumplieron las primeras 1.000 horas de vuelo por parte de los aviones que forman parte de la Agrupación Aérea Táctica (AAT) "Argos", que se encuentra en la Base Aérea de Decimomannu, Italia.

Compuesta por 108 militares del Ejército del Aire pertenecientes a las Alas 12 y 31, al Grupo 47, al Grupo Móvil de Control Aéreo, al Mando Aéreo de Combate y a la Dirección de Asuntos Económicos, cuenta con cuatro cazas EF-18M junto con dos aviones cisterna –un C-130 Hércules y un Boeing B-707– para cumplimentar su misión.

Los aviones cisterna realizan misiones de reabastecimiento en vuelo, mientras que los EF-18M llevan a cabo misiones de defensa aérea activa por medio de patrullas aéreas de combate (CAP), escoltas e identificación de trazas que vulneren la zona de exclusión aérea (NFZ). Todos ellos operan bajo el marco de la Operación "Unified Protector" de la OTAN, la cual ha establecido una zona de exclusión aérea sobre el espacio aéreo de Libia para implementar lo dispuesto en la Resolución 1973 del Consejo de Seguridad de NN.UU. El Centro de Operaciones Aéreas Combinadas nº5 de la OTAN, en Poggio Renatico es el encargado de la programación y control de las misiones.

La Agrupación, que se encuentra desplegada desde el día 19 de marzo, lleva completadas más de 140 misiones en beneficio de la Alianza, y su actividad se extiende de las 24 horas del día, los 7 días de la semana.

Junto a los medios de la AAT "Argos", el Ejército del Aire ha desplegado también en Decimomannu un avión CN-235 VIGMA de vigilancia marítima, que participa en el embargo de armas a Libia bajo el control de mando componente marítimo.



EJERCICIO CANASAR 2011 "SIMULACRO DE ACCIDENTE AÉREO" EN LA ISLA DE EL HIERRO

El 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y RCC Canarias, ubicado en la Base Aérea de Gando, realizó el 25 de mayo, un simulacro de accidente aéreo en la isla de El Hierro.

El simulacro se inició a las 10:50 horas locales mediante una llamada procedente del Centro de Control de Tránsito Aéreo de Canarias (ACC Canarias) al RCC Canarias (Centro de Coordinación de Salvamento de Canarias), informando de que un avión de la compañía "Phoenix Arways", que había despegado desde el aeropuerto de El Hierro y que se dirigía al aeropuerto "Reina Sofía", situado al sur de la Isla de Tenerife, tenía problemas en un motor y regresaba al aeropuerto de origen. Posteriormente, ACC Canarias informaba haber recibido por radio una llamada de emergencia (MAYDAY) desde la aeronave, perdiendo contacto radar y radio cinco minutos más tarde al sur de la isla de El Hierro. Ante la posibilidad de que se hubiera producido un accidente se activó la llamada "fase de desastre" (DETRESFA). El siniestro se confirmó poco después al recibirse en el RCC Canarias la información de la activación de una radiobaliza (señal de emergencia) enviada por el satélite SARSAT-COSPAS, a través del Centro Espacial de Canarias situado en Maspalomas (sur de la Isla de Gran Canaria).



A partir de ese momento y con el escenario ya establecido en una zona del litoral del sur de la isla de El Hierro, próxima a la localidad de "La Restinga", se procedió a la localización y rescate de los pasajeros siniestrados, llegando hasta un total de 43 personas más tres componentes de la tripulación del avión.

Con la participación aproximada de unas 300 personas y un importantísimo despliegue de aviones, helicópteros, embarcaciones y medios terrestres, pertenecientes a la totalidad de organismos dedicados a labores de Seguridad y Emergencias en el Archipiélago Canario, el simulacro permitió evaluar la capacidad de reacción de los medios del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas (SAR) y sus técnicas de búsqueda y salvamento, el grado de coordinación entre las diversas instituciones de la Isla de El Hierro en el desarrollo de las operaciones de salvamento, y la capacidad de dirección del RCC Canarias.



EL P3 ORION ALCANZA LAS 2000 HORAS DE VUELO EN APOYO A LA OPERACIÓN ATALANTA

El 25 de mayo el Destacamento ORION desplegado en Yibuti celebró las 2.000 horas de vuelo del avión P-3 ORION en la operación ATALANTA de la Unión Europea contra la piratería.

Desde el inicio de la operación, el 23 de enero de 2009, el Destacamento ha acumulado 2.000 horas de vuelo con el P-3 ORION y 620 con el C-235 VIGMA, totalizando entre las dos plataformas 334 misiones en beneficio de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) para la operación Atalanta.

El veterano avión P-3 se muestra como un sistema de armas idóneo para este tipo de misión, como lo demuestra su empleo por parte de la mayoría de los países participantes en esta operación (EEUU, Australia, Japón, Alemania).

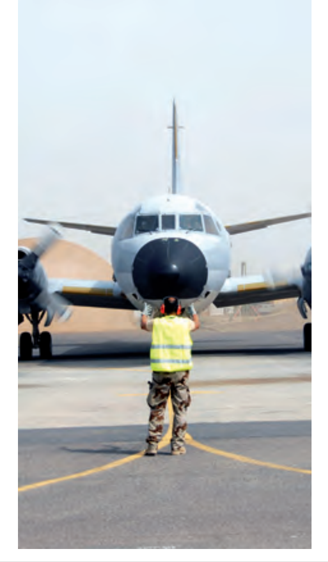


El trabajo diario de este destacamento, con especial mención a los resultados de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (ISR) obtenidos en cada misión, ha sido reconocido por todas las fuerzas que operan en el Cuerno de África contra la piratería. Los productos de inteligencia de imágenes, con el emblema del Grupo 22 del Ala 11, suelen ser el referente en los “briefings” de los cuarteles generales implicados en la operación contra la piratería. En estos más de dos años de trabajo las tripulaciones del P-3 han sido protagonistas también de varias acciones decisivas que evitaron que barcos mercantes y pesqueros fueran capturados por los clanes piratas, mediante maniobras acordes a las Reglas de Enfrentamiento (ROEs).

Además, su actuación como unidad TRU (Target Reporting Unit) capaz de clasificar y sostener un contacto pese a sus maniobras de evasión mientras guía a las unidades de superficie, ha permitido el apresamiento y neutralización de muchos grupos de piratas somalíes. En una de estas misiones típicas que requirieron la extensión de permanencia en zona, una de las tripulaciones de P-3 alcanzó las 11 horas de vuelo.

El Destacamento ORION está formado por una Agrupación Aérea expedicionaria de 52 militares cuyo núcleo principal pertenece al Ala 11, pero que cuenta con apoyo de personal de varias especialidades escogidos entre el resto de unidades del Ejército del Aire. Al mando del mismo se encuentra un teniente coronel que ejerce además de jefe del CTG 465.01, entidad encargada de la planificación y coordinación de los vuelos de Patrulla Marítima y Reconocimiento (MPRA) de EUNAVFOR, junto con el resto de las coaliciones.





REUNION BILATERAL DE ESTADOS MAYORES AÉREOS EN ALEMANIA

Entre el 24 y el 26 de mayo tuvo lugar en el Ministerio de Defensa en Bonn la 15ª Reunión de Estados Mayores Aéreos de Alemania y España, conocida también como "conversaciones de operador a operador". Al frente de la delegación española estuvo el general jefe de la División de Logística del Estado Mayor del Aire, general de brigada Juan Antonio Delgado Zarategui, y como anfitrión actuó el general de brigada Martin Schelleis, jefe de la División de Conceptos, Mando y Operaciones del Estado Mayor de la Luftwaffe. Les acompañaron oficiales de los respectivos estados mayores y los agregados aéreos de ambas naciones. En un ambiente extremadamente cordial y franco, se trataron temas de interés común relativos a sistemas de armas, programas, intercambio de personal, adiestramiento, operaciones, ejercicios, cursos y los planes de futuro de las dos Fuerzas Aéreas.





CELEBRACIONES EN LA EMACOT

El 27 de mayo se celebró en la Base Aérea de Cuatro Vientos el acto de exaltación de virtudes militares presidido por el coronel de la EMACOT Emmanuel Fernández Andrés.

Asistieron los coroneles jefes de las unidades ubicadas en la Agrupación así como los miembros de la XIX Promoción de Formación Profesional, con motivo del 25 aniversario (entre septiembre del 84 y julio del 86) de su paso por la entonces Escuela de Transmisiones. También, oficiales y suboficiales de la Fuerza Aérea argentina que se encuentran realizando en la EMACOT el curso en el simulador de Guerra Electrónica.

El más antiguo de la XIX promoción, capitán Juan Fernández López, hizo lectura de la glosa resaltando, entre otros aspectos, la vigencia de valores como el honor, el espíritu de sacrificio o la vocación de servicio. A continuación el sargento alumno Antonio Alberto Rodríguez Afonso realizó la lectura de la efeméride del vuelo del "Cuatro Vientos" cuya réplica se encuentra en el Museo del Aire.

En el acto de homenaje a los caídos se recordó, en particular, a los miembros fallecidos de la XIX Promoción.

CONFERENCIA ASOCIACIÓN DIA

El 27 de mayo Francisco Canes, presidente de la Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes DIA, visitó la Base Aérea de Cuatro Vientos para impartir una conferencia sobre "Seguridad Vial, Concienciación y Prevención".

DIA es una Entidad sin ánimo de lucro, creada para asesorar e informar sobre sus derechos así como para prestar servicios, a las víctimas de accidentes y a sus familias. De ella puede obtener ayuda cualquier ciudadano que haya tenido un accidente con daños corporales (permanentes o transitorios), su familia o cualquier profesional que esté en contacto con ellas, de manera totalmente gratuita, sin tan siquiera cuota de socio.

La presentación trató sobre la siniestralidad de tráfico y conductas tendentes a la reducción de accidentes. El Sr. Canes, víctima de un accidente de tráfico en la época en la que cursaba sus estudios de formación en la Academia de Suboficiales del Ejército del Aire, transmitió de forma sensible y cercana cómo cambia la vida tras un accidente grave y cuánto miedo, incredulidad, pánico y estrés se vive a consecuencia de ello.



Con diversas historias reales y campañas televisivas de concienciación de varios países, se hizo ver a los asistentes que las consecuencias son irreversibles, que nadie está exento y que por ello, en todo momento se debe tener una actitud preventiva, pues "evitando infracciones, se evitan accidentes".

La mortalidad producida por accidentes de tráfico es mayor que por SIDA y por guerras, y analizando las causas de los mismos, el conductor es el mayor responsable. Por ello la importancia de estas campañas de prevención y concienciación, "good drivers, just drive".

Finalizada su intervención, el coronel jefe de la Base Aérea de Cuatro Vientos, José De Andrés Cuadra, felicitó al Sr. Canes por su relevante contribución para paliar este grave problema y agradeció atentamente su visita a esta Unidad. Igualmente, el personal asistente hizo propio este agradecimiento y así lo transmitió con un efusivo y emotivo aplauso.

MÁS DE DOS MIL MOTOS Y MOTEROS EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El pasado sábado 28 de mayo tuvo lugar en las instalaciones de la Academia General del Aire, la visita de más de dos mil motos y moteros que asistieron a la concentración Murcia Hot Rally, celebrada en la localidad de San Pedro del Pinatar.

La caravana, formada por más de dos mil motos y moteros, llegó a las 17:00 horas a las instalaciones de este centro de formación, siendo recibidos por el coronel director, Juan Antonio Ortega Vázquez y por una comisión de profesores de vuelo de esta academia pertenecientes al 791 y 793 escuadrón. La colorida caravana, escoltada por coches de policía local y guardia civil, estacionó sus motos en un aparcamiento cercano a los hangares, para trasladarse a la exposición estática de las aeronaves que operan en la academia, los E-25 C-101 y la E-26 Tamiz.





Tras la recepción y durante la visita a la exposición estática, tuvo lugar el tradicional intercambio de obsequios entre la organización de la concentración motera y la Academia General del Aire.

Finalmente la caravana se dirigió a las calles de Santiago de la Ribera, donde continuó hasta trasladarse a la vecina localidad de San Pedro del Pinatar, donde tenía lugar la concentración.

Esta ha sido la octava edición de esta concentración motera y la sexta en la que visitan la Academia. La concentración, organizada en colaboración con la Concejalía de Cultura del Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar, congrega sobre todo motos "custom", especialmente de la marca Harley-Davidson, algunas tan legendarias como el modelo V-Rot.

Durante el fin de semana más de cuatro mil motos se dieron cita en San Pedro del Pinatar, asistiendo la gran mayoría a las actividades programadas por la organización, como la visita a la propia Academia General del Aire o los conciertos de los grupos "The red tops" y "Vinila Bon Bismark & the lucky dados". Entre las iniciativas también organizadas, destacan la donación del 10% de la venta de camisetas y pines a los damnificados por el terremoto de Lorca.

PARTICIPACIÓN DE LA PAEEA EN LA COPA DIPUTACIÓN DE LEÓN DE AEROMODELISMO

El 28 de mayo se celebró la primera Copa Diputación de León de aeromodelismo en las instalaciones que el club de aeromodelismo leonés tiene en la localidad vecina de Las Lomas.

Al evento acudió parte de la patrulla de aeromodelismo del Ejército del Aire (PAEEA). Se efectuaron diferentes vuelos tanto en patrulla con las Bücker 131 como en solitario con el B-25 Mitchel.

Estas réplicas de aviones, han sido decorados con los colores del Ejército del Aire.

El día resultó muy soleado y sin viento, lo que contribuyó a pasar una excelente jornada de vuelos, donde la patrulla pudo deleitar con sus vuelos tanto al público asistente como al resto de los participantes, con la evolución de sus modelos.

Recordemos que las Bu-131 tienen una envergadura de 2 metros, un peso de 8 kilos y están movidas por un motor de gasolina de 2 tiempos de 26cc. El B-25, por su parte, cuenta con una envergadura de 2,40 metros, pesa 11kilos y va propulsado por dos motores de dos tiempos con combustible "glow" de 15 cc.





Vivir la Fiesta Nacional
en el Ala 12

Ala 12

Siendo el Día de la Fiesta Nacional un verdadero acontecimiento para todos los militares, para el Ala 12 significa además el privilegio de ser anfitriones del briefing general previo al desfile aéreo, presidido por el jefe de Estado Mayor, de recibir a todos los aviones de caza participantes y la oportunidad de festejar tan importante evento con familiares y amigos. Este año, además, "España directo" de RNE transmitió su programa desde la sala de operaciones del 122 Escuadrón con la intervención del jefe de Estado Mayor (JEMA) y del general jefe del Mando Aéreo de Combate (GJMACOM).

Con este artículo queremos compartir las emociones vividas en la unidad en el transcurso de todas esas actividades.

DÍA D-1. DESPLIEGUE DE LAS UNIDADES, BRIEFING GENERAL Y COCIDO

El día 11 de octubre es el mejor día del año para el reencuentro de todos los pilotos, por tener lugar el despliegue de todas las unidades de caza participantes en el desfile aéreo en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, con el posterior "briefing" general para

ellos y para los jefes y representantes del resto de unidades participantes.

En menos de una hora aterrizan cerca de 30 aeronaves (F-1, F-5, F-18, Eurofighter y Harrier), que se suman en el "parking' a otros F-18 del Ala 12. Es impresionante ver la plataforma con tantos aviones, donde se alinean esos más de 30 aparatos de combate procedentes de las Alas 11, 12, 14, 15 y de la 9ª Escuadrilla de la Armada, en disposición para el despegue el día siguiente.

Ya con todas las unidades desplegadas, desplazados los representantes de las formaciones de transporte, helicópteros y de todas las agencias de control implicadas, tiene lugar el "briefing" general de coordinación del MACOM, impartido por el jefe de la Agrupación Aérea, el mismo GJMACOM, bajo la presidencia del JEMA. Allí se repasan los aspectos más importantes de la Orden de Operaciones emitida al efecto. En esta edición, al haber cambiado la tribuna de honor a la plaza de Cánovas del Castillo, conocida por todos como "plaza de Neptuno", se hizo especial hincapié en las nuevas referencias visuales y en el eje de la pasada.

Posteriormente, fotografía de grupo con el JEMA y comida de confraternización en el pabellón de suboficiales, consistente en un exquisito cocido madrileño.

Es un día intenso, cargado de momentos emotivos. Se comparten experiencias y "chascarrillos" aeronáuticos con los compañeros de otras unidades, reviviendo los buenos momentos del pasado. Son horas de esas que todos deseamos que lleguen y que se prolonguen indefinidamente.







RNE: "ESPAÑA DIRECTO"

Mamen Asensio, directora de "España Directo", estuvo presente emitiendo en directo el día D menos uno, con su programa , teniendo oportunidad de entrevistar en antena al JEMA, GJMACON y al Jefe del Ala 12, y vivir con todos los participantes en el ensayo general de dicho día, la preparación del mismo asistiendo a las reuniones "briefings" de pre y postvuelo, y haciendo partícipes a sus oyentes de la experiencia de todo su equipo.

Como resumen de dichas entrevistas se entresaca la siguiente información de interés para los lectores:

-Al preguntar por la preparación del desfile al GJMACOM, éste resaltó que la preparación viene de meses atrás, y se efectúa como el planeamiento de un ejercicio, o las operaciones aéreas que se llevan a cabo en los planes de instrucción o adiestramiento, para ser capaces de integrarse en las operaciones reales que se llevan a cabo en el marco de la OTAN o de Naciones Unidas.

-Respecto de la coordinación necesaria para el desfile, GJMACOM explicó que durante el desfile estarían en el aire simultáneamente 55 aeronaves, 47 del Ejército del Aire, 4 de las FAMET, y 4 de la Flotilla de Aeronaves de la Armada, siendo la mayor dificultad el concentrar, de una forma ordenada, todas esas aeronaves, en la vertical de la Plaza de Neptuno, en un tiempo limitado de 3 minutos y 55 segundos. Igualmente GJMACOM resaltó la necesaria coordinación con Aviación Civil, para penalizar lo mínimo a las actividades del Aeropuerto de Barajas, para lo cual unos elementos "invisibles" del EA, como las Escuadrillas de Control Aéreo Operativo, que trabajan físicamente al lado de los controladores civiles y se convierten en imprescindibles.

-Es de señalar en la entrevista al JEMA, la mención a una anécdota relativa a la participación de nuestros aviones F-18 en Libia. Cuando el presidente del Gobierno preguntó al general José Jiménez Ruiz , después de ser informado por éste de la partida de los aviones en dirección a Italia, "¿Cómo está yendo todo? ¿Cómo están los pilotos?", el JEMA contestó ¡Están desolados!; el presidente sorprendido preguntó "¿Cómo desolados?", el JEMA respondió… "¡sí , desolados, los que no han salido hacia allá! y preguntando cuándo les tocaría a ellos intervenir".

El JEMA manifestó en esa entrevista la idea de que el Ejército del Aire es una gran familia de 25.000 personas que se sienten orgullosas de pertenecer a él y poder representarle en ocasiones como éstas, haciendo mención también a los 500 profesionales que estarían presentes en el desfile terrestre y en su preparación expresando literalmente *"el orgullo que todo componente del Ejército del Aire debe sentir por pertenecer a una institución como esta. Siempre al servicio de todos, con ánimo, entrega, y con ese afán de levantarse todos los días con ilusión para hacer las cosas mejor. Y no quiero olvidar, porque no se puede olvidar, que ese orgullo también tienen que sentirlo los familiares de todos los componentes del Ejército del Aire. Ellos son una parte muy importante en ese trabajo diario, en ese apoyo que nos dan constantemente, para cumplir la misión que se nos ha encomendado".*



DÍA D. ¡A VOLAR!

12 de octubre. El día comienza a las 07:40h, como cualquier otro día en el Ala: tradicional "briefing" de meteorología, los NOTAM en vigor y estado de las radioayudas. Día espléndido de inmejorables condiciones meteorológicas. Desayuno todos juntos en la cafetería de la unidad y "briefing" particular de las formaciones antes de que los pilotos empiecen a lanzarse, de manera secuencial, a sus aviones.

¿Y qué mejor manera de inmortalizar tal momento y tal día sino con una fotografía de todos los pilotos con su equipo de vuelo listos para ir a los aviones que hacen de fondo?. Así se hizo. Inmediatamente, tripulaciones a sus respectivas aeronaves,













mientras las zonas próximas a la plataforma empiezan a llenarse de familiares y amigos. Es impresionante ver a tanta gente, que ha madrugado tanto en un día feriado, para ver este inusual despliegue de medios.

Tras poner en marcha, las formaciones van llamando a la torre de control, rodando y despegando de manera secuencial y ordenada, conforme a lo establecido en el "briefing". Los motores no paran de rugir durante los veinte minutos que tardan en despegar los casi 40 cazas implicados en la maniobra. Veinte minutos en los que no se puede apartar la vista de la pista de despegue. Un avión tras otro rujen, flotan en el aire y desaparecen de vista.

Establecidos ya en la espera, al sur de Madrid, y transcurridos unos 45 minutos, Henares (control que ha establecido el MACOM en la zona de tribuna) pasa la hora H: "Atención a todas las formaciones, la hora H será las 11:20:30, repito, la hora H será las 11:20:30…". En cuestión de minutos, y dado que la hora dada no solo no sufrió cambios, sino que resultó ser de una precisión admirable, se abandona la espera en curso a la "Plaza de Neptuno", donde se encuentran este año las tribunas de autoridades.

Era el día de la verdad, pero todo iba ocurriendo tal como estaba planeado y conforme a lo volado por dos veces en los ensayos: la velocidad, el rumbo, la altura, las referencias en el suelo y con el avión de al lado, y…







"pasada" por "la Castellana". Eran precisamente las 11:20:30h, ni un segundo más ni un segundo menos, cuando el GJMACOM en el primer avión, liderando el Desfile Aéreo, sobrevoló la Tribuna de Honor, desde donde S. M. El Rey miraba al cielo.

A la vuelta de la misión, y una vez en tierra, la alegría de que "todo ha salido bien" se multiplicó al ver todo el recinto de la unidad invadido por el colorido y jolgorio de los familiares, amigos y aficionados. Todo era alegría y felicitaciones por doquier. Se había vuelto a hacer el trabajo como se hace siempre en el Ejército del Aire: con profesionalidad y precisión. Se había mostrado una vez más la modernidad y preparación de los medios del Ejército del Aire, así como la incondicional disponibilidad y profesionalidad de su personal.

UNA FIESTA PARA TODOS

El día de la Fiesta Nacional es un motivo de celebración para todos, tanto para militares como para civiles, entre los que se incluyen de forma muy especial nuestros familiares y amigos.

Por ello, el Ala 12 organizó una serie de actividades tras el despegue de los aviones para que todo aquel que quisie-











ra acercarse a la unidad pudiera seguir disfrutando de un día tan especial.

La respuesta de la gente fue espectacular, cerca de 1.000 personas acudieron a disfrutar de estos actos y a compartir esos momentos tan agradables. El número de asistentes superó al de otras ocasiones. Los alrededores del edificio de Jefatura y Fuerzas Aéreas se llenaran de amigos, familiares y compañeros.

La secuencia de actos incluía el regreso de los aviones del Ala procedentes del desfile, ya que el resto de aeronaves de otras unidades lo hicieron directamente a sus bases de origen. Tras saludar los pilotos al público que les esperaba, tanto antes de la toma final como después de bajar del avión, comenzaron las actividades encaminadas a dar a conocer un poco la unidad a los invitados:

– exposición estática de 3 aviones C.15, uno de ellos configurado con una amplia panoplia de armamento inerte aire-aire y aire-suelo, así como del sensor de infrarrojos FLIR y de un "pod" de reconocimiento. Los aviones disponían de escaleras especiales para permitir al público acceder a la cabina, mientras pilotos de la unidad se turnaron para dar las explicaciones oportunas.







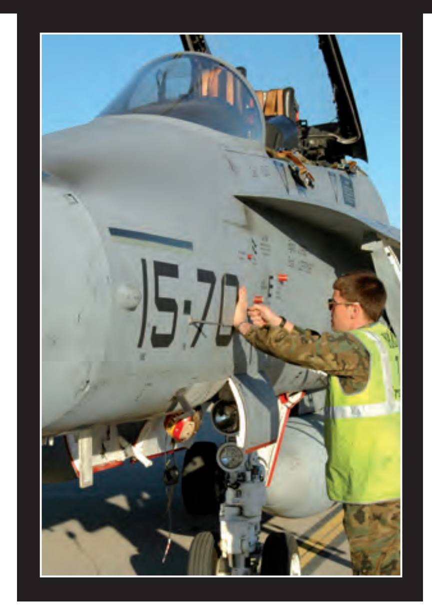

– se abrió al público el Simulador de Vuelo, y tanto su personal técnico como pilotos siguieron la fórmula anterior para explicar a las numerosas personas las características del sistema de fabricación nacional.

– exposición del equipo de supervivencia del piloto y del avión, atendiendo el personal de la Sección correspondiente todas las consultas.

– el museo del Ala también abrió sus puertas y en él se pudieron contemplar imágenes, documentos, equipos antiguos, y anécdotas, contadas por el personal a cargo de su conservación, de los ya más de 50 años de historia que tiene la unidad.

– exhibición de los halcones de la Agrupación Base, que controlan la avifauna de la zona y que provocaron las delicias de todos, sobre todo de los más jóvenes.

Y para finalizar tan intensa jornada, nada mejor que un fraternal almuerzo: 7 enormes paellas, de 60/70 raciones cada una, y hasta 800 hamburguesas asadas en barbacoas. Todo esto organizado y "trabajado" por personal voluntario del Ala.



Ambiente distendido, familiar, donde no importa el tiempo de espera, pues siempre hay alguien con quien mantener una animada conversación. Por unas horas, las autoridades del MACOM que pudieron asistir (GJEMMACOM y GJAOC), de la Base (su General Jefe) y Jefes de otras unidades estacionadas en la B.A de Torrejón, comparten "la media ración de paella y la hamburguesa" con todo el personal del Ala 12, en un ambiente cordial y relajado, junto con familiares y amigos de todos.

Poco a poco, la tarde va cayendo, los "peques" se van cansando y la gente empieza a abandonar las instalaciones. Atrás queda un maravilloso recuerdo de un día pasado "en equipo", con el especial significado de haber festejado juntos una día tan señalado para todos los que nos sentimos orgullosos de servir en las Fuerzas Armadas.

PERO ANTES DE CELEBRAR … HAY QUE TRABAJAR

El desfile aéreo del Día de la Fiesta Nacional es una maniobra compleja que requiere una detallada coordinación y precisión, tanto en el espacio como en el tiempo, por estar implica-







dos en él los diferentes medios aéreos de una gran cantidad de distintas unidades de los tres ejércitos y, además, por la coordinación con los medios terrestres que participan en el tradicional desfile que tiene lugar en el paseo de la Castellana, para pasar justo después de los últimos "vehículos" y antes de las "tropas a pie".

El responsable de todo ello en el Ejército del Aire: el Mando Aéreo de Combate (MACOM), encargado de dar las directrices oportunas para hacer posible una correcta ejecución, con la Seguridad de Vuelo como factor más importante y prioritario a tener en cuenta.

… Y ENSAYAR

Se realizaron dos ensayos. El primero unas dos semanas antes del día D, el 29 de septiembre, y el segundo la semana anterior, el 6 de octubre.

Dados los tiempos actuales, de obligada optimización de recursos, y contando con una previsión de meteorología muy favorable, el primer ensayo se hizo en su versión "mini": tan sólo participaron las formaciones clave, es decir, los líderes de las formaciones de los cazas, de los transportes y de los helicópteros, así como una

















representación de la Patrulla Águila. Se economizó así en medios implicados, a la vez que se redujeron las posibles molestias por ruido, sin por ello mermar la calidad del ensayo. Este primero permitió detectar que el eje de pasada era mejorable con pequeñas modificaciones en los rumbos de cada tramo, de manera que se pudieran obtener referencias más fácilmente identificables y poder ser vistos mejor desde las tribunas.

Fruto de este primer ensayo: la modificación de la Orden de Operaciones, de modo que en el segundo se pudiera volar ya con los nuevos datos; como así fue.

En el segundo y último ensayo ya participaron todas las unidades implicadas en el desfile aéreo que, aunque con menor número de aviones que los del día D, se aproximaba lo más posible al día de autos. Posteriormente, "briefing" en el MACOM para resolver dudas, repasar detalles y dar las últimas directrices.

¿Y LOS DE MANTENIMIENTO?

La actividad de esos días es espectacular también para los especialistas, mecánicos y armeros. La plataforma de aviones, en la que se encontraba estacionada la flamante representación de toda la flota de cazas, hervía de actividad en una aparente "locura" de movimientos de vehículos y personal que, sin embargo, era la ejecución de una organización eficaz y, so-









bre todo, mostraba la motivación e implicación de los participantes para que todo saliera bien y rápido.

Cada unidad, con un reducido número de personal especialista, se afanó en que sus aviones estuvieran a punto para despegar en el pequeño periodo de tiempo que se asignó a cada formación. Sin fallos, claro. ¡Y se consiguió!

Se pudieron ver esos detalles que reflejan la casta y el compañerismo, que nos hacen sentir orgullosos de nuestros compañeros de armas: el apoyo al "de al lado" con problemillas de última hora para lanzar un avión, la supervisión cercana de los jefes de equipo y la reasignación continua de tareas, e incluso, hubo quien aprovechó para realizar puro adiestramiento durante la operación; el denominado "on the job training", previendo que esta ocasión especial podía servir para aumentar la experiencia de aquellos que llevan menos tiempo de servicio.

Una vez acabado el desfile, una vez que se apagó el ruido de los motores y cuando la mayoría de participantes ya gozaba de un merecido descanso, y de una buena cerveza junto a sus compañeros y familias, diseminados por toda España, todavía quedaba un pequeño ejército de personas que se afanaba en dejar los aviones repostados y listos para continuar con la actividad normal del día siguiente: signo sin duda de la profesionalidad y dedicación que caracteriza al personal de mantenimiento ■

El AWACS vuelve a primera línea

Mario García Luengo
Capitán de Aviación

Esta vez el león voló más que el águila y fue más rápido que el tigre

La compleja situación económica a la que se enfrentan muchos países de la OTAN está obligando a una mayor selección y optimización de los recursos en materia de Defensa, con lo que parece razonable prescindir de todo aquello que, pudiendo resultar anacrónico, exija unos elevados costes de operatividad y mantenimiento. En las plataformas de alerta E-3A AWACS (Sistema de Control y Alerta Aéreo/"Airborne Warning And Control System") de la OTAN concurren ambas características, lo que lo convierte en posible candidato a la hora de reducción de presupuestos[1].

Pero en 2011 la situación parece haber dado un giro de 180 grados y resurgiendo con fuerza, el E-3A de la OTAN ha vuelto para comandar los cielos de Afganistán y Libia, recordando a todos que todavía puede desarrollar un papel principal en escenarios como los mencionados, o ante situaciones de crisis (tras los atentados del 11-S en Estados Unidos, el AWACS de la OTAN estuvo volando en espacio aéreo norteamericano las 24 horas).

Así en 2011, como hito en la historia de la aviación, el domingo 16 de enero, una plataforma aérea tipo HVAA ("High Value Air Asset") tomó tierra en una zona de combate dentro de su área de operaciones, "posiblemente" por primera vez en la historia.

Fue un E3-A AWACS de la OTAN con su MOB ("Main Operating Base") en Geilenkirchen, Alemania, el que aterrizó en Afganistán dicho día, completando así la misión que le había sido asignada dentro de las operaciones que se realizan bajo la fuerza de asistencia ISAF ("International Security Assistance Force"). También supuso para dicho avión, el bautismo en misiones sobre Afganistán, al realizar su primera misión el sábado 15 de enero de 2011, en cumplimiendo con el requerimiento de COMISAF (Commander of ISAF) el general David Petraeus, de iniciar las misiones en las RC (Mando Regional/"Regional Command") que les habían sido asignadas en Afganistán (AFG).



ANTECEDENTES

Al inicio de las operaciones Libertad Duradera y posteriormente con ISAF, la actividad de las plataformas AWACS en AFG ha sido intensa Así, tanto el E-3B norteamericano como el E-3D inglés[2] han estado realizando misiones en la zona.

En julio de 2008, SACEUR solicitó al NAC (Consejo del Atlántico Norte/"North Atlantic Council") el apoyo del AWACS E-3A de la OTAN en ISAF en respuesta a la petición de COMISAF.

En junio de 2009, los ministros de Defensa de la OTAN aprobaron la operación OAA ("Operation Afghan Assist") dentro del marco ISAF, que

significa la participación del Componente NAEW&CF (Alerta Temprana y Fuerza de Control/"Nato Early Warning and Control Force") mediante el empleo del E-3A AWACS.

Pero fue en diciembre de 2010, cuando el NAC dio la autorización final para que el Componente E-3A NAEW&CF apoyara a la misión ISAF durante un periodo inicial de 90 días (prorrogables hasta 1 año) cediendo su OPCON (Control Operativo) a COMISAF desde el 15 de enero de 2011.

Hay que destacar que Alemania y Bélgica (miembros de la OTAN presentes en el Componente E-3 NAEW&CF) rechazaron su participación inicial por diferentes motivos. El caso de Alemania fue bastante clamoroso y dañino, ya que además de ser la nación anfitriona[3] del E-3A, aporta un 35% del personal con plaza en vuelo en este Componente.

La operación OAA ("Operation Afghan Assist") se realiza exclusivamente bajo mandato ISAF y no bajo la misión de Libertad Duradera también presente en Afganistán.

E-3A EN AFGANISTÁN

Dentro de las tareas operativas encomendadas al E-3A en AFG, se pueden enumerar como principales las siguientes:

1. Vigilancia aérea e identificación, proporcionando la información RAP ("recognized air picture") dentro del área de batalla BMA ("Battle Management Area") asignada en el espacio aéreo de Afganistán (tanto para vuelos civiles como militares).

2. Gestión de la batalla aérea ("Air Battle Management"), manteniendo bajo su control aeronaves militares ISAF que realizan operaciones de apoyo CAS, salvamento de combate CSAR, reabastecimiento AAR en la zona de Afganistán.

3. Intercambiar información y mantener comunicaciones con otras agencias en tierra haciendo también de enlace entre ellas.

4. Control del tráfico aéreo mediante servicio de difusión ("broadcasting").

La necesidad de este tipo de plataformas en Afganistán, se produce tanto por la falta de una red de cobertura radar en tierra como por el incremento del tráfico aéreo.

Este incremento del tráfico aéreo es debido principalmente a:

• Mayor número de vuelos comerciales y logísticos entre ciudades afganas.

• Aumento del uso de helicópteros (civiles y militares) con fines logísticos y transporte.

• Incremento de plataformas no tripuladas UAV ("Unmanned Air Vehicles") como de combate UCAV ("Unmanned Combat Aerial Vehicles").

Además hay que sumar los vuelos militares (transporte, logísticos y tácticos) durante las 24 horas y los vuelos comerciales internacionales que atraviesan Afganistán por sus aerovías.

El E-3A repostando.

COMPONENTE NAEW&CF / E-3A

El Cuartel General del NAEW, el Force Command NAEW, se encuentra dentro del cuartel general aliado SHAPE ("Supreme Headquarters Allied Powers Europe) , en Mons, Bélgica.

A principios de 2011, el Componente NAEW&CF en su base principal (MOB) de Geilenkirchen, disponía de 17 Boeing 707 AWACS E-3A y 3 Boeing 707 como TCA ("Trainer Cargo Aircraft").

El personal de vuelo del E-3A procede de 16 países[4] y está distribuido en 5 Escuadrones de Vuelo, tres para los Escuadrones Operativos ("Tigres" Esdron 1, "Leones" Esdron2 y "Águilas" Esdron SQ3), uno para entrenamiento "Training Wing" (TW) y otro para el TCA.

En 2011, el personal total del Componente contando tanto la MOB de Geilenkirchen (Alemania) como el personal de las bases avanzadas FOB ("Forward Operating Base") de Konya (Turquia), Aktion (Grecia), Trapani (Italia) y la FOL ("Forward Operating Location") de Oerland (Noruega) asciende a 2.855 personas entre civiles y militares.



16 de enero de 2011, primer aterrizaje de una plataforma AWACS en Afganistán. SQ2 NAEEW-E3A.



En la MOB de Geilenkirchen, según la plantilla PE ("Peace Establishment"), Alemania dispone de un 33% de vacantes (440 puestos), Estados Unidos un 29% (388 puestos), Canada 7,9% (104 puestos), Italia un 5,5% (74 puestos), España un 4,2% (57 puestos); el resto se reparte entre los demás países.

España dispone de 57 vacantes, de las cuales, en octubre de 2011, tiene cubiertos un total de 42 puestos, lo que representa un 74%, nivel de cobertura muy por debajo de las naciones citadas anteriormente que rondan el 100%. Aparte, en la Oficina de Apoyo española del Componente se encuentran dos suboficiales, y trabajando como civiles OTAN, hay 9 militares del Ejército del Aire en situación de servicios especiales y uno en excedencia.

DESARROLLO DE LA OPERACIÓN

Una vez que en 2009 el Consejo Atlántico aprobó la OAA, el general de división Stephen Schmidt, como comandante FCCNAEW ("Force Command Commander del NAEW"), en previsión de una inminente entrada en Afganistán, ordenó al Componente NAEW el comienzo del entrenamiento necesario para poder realizar las correspondientes misiones. Dicho entrenamiento (llamado ISAF SPIN-UP) comprendía desde sesiones académicas, "briefings", simuladores para acabar con vuelos locales con la configuración de ISAF para potenciar el CRM ("Crew Resource Management") y para la puesta en práctica y asimilación de lo entrenado.

Desde entonces, el Componente NAEW se encontraba ya listo para la Operación, faltaba la orden de despliegue y la aprobación final para el desarrollo de la misión. Pero esta aprobación se hizo esperar demasiado. Hasta enero de 2011 hubo dos órdenes de despliegue, la primera de 35 días fue en el verano de 2010 y la se-



AFG, sala de briefing, tras la llegada del primer vuelo. 16 de enero de 2011.

Geilenkirchen nevado, E-3A partiendo a Turquía.

gunda fue de 15 días en septiembre de 2010.

Ambos despliegues acabaron siendo cancelados al no contar con la aprobación final para la realización de la misión.

Durante esos dos despliegues, todo el Componente NAEW pasó de 5 días a 2 días de "RP" (tiempo de despliegue).

Fases de despliegue Operación Afgan Assit (OAA) en ISAF

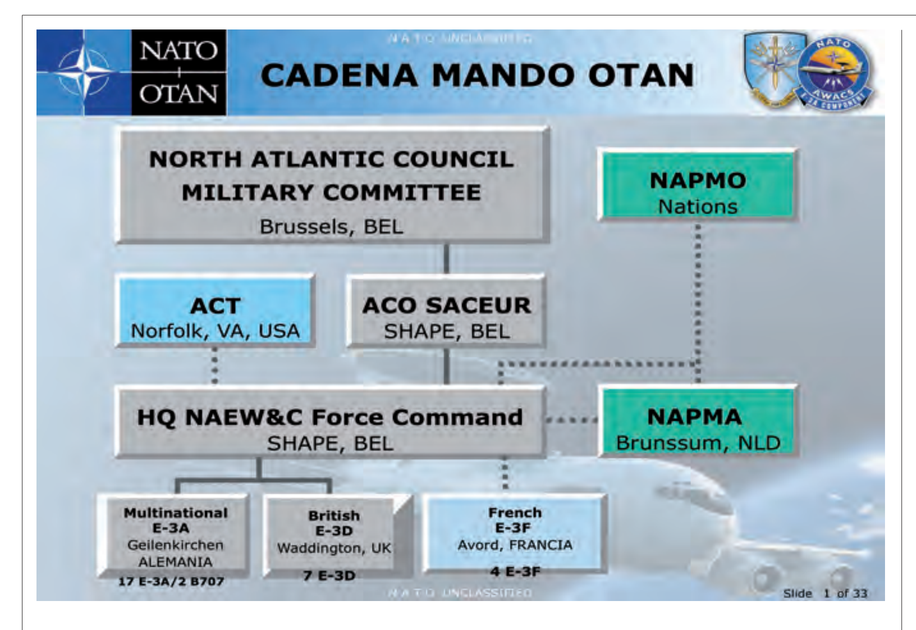
La aprobación del Consejo Atántico para la realización de misiones OAA en Afganistán, contemplaba tres fases operativas posibles. En las Fases I y II las misiones se realizaban despegando desde una Base fuera de AFG. Pero la Fase III significaba tener la Base operativa dentro de Afganistán para el cumplimiento de las misiones, lo que exigía trasladar a todo el destacamento NAEW asignado a OAA a la propia zona de operaciones dentro del país.

Con esas directrices, el personal de Operaciones en coordinación con el mando de la fuerza FC ("Force Command") elaboró los distintos planes operativos. La última participación del Componente NAEW en un escenario de crisis similar se remonta a la guerra de los Balcanes, pero nunca antes había realizado misión ni aterrizado en la propia zona de combate. Por tanto, hubo que planificar armamento a bordo, chalecos antifragmentos, chalecos de supervivencia, etc.



Parche conmemorativo del primer vuelo del NATO AWACS E-3A realizado a cargo del Escuadrón 2. (Casco con las banderas de los tripulantes de la primera misión).

En la Fase de Planeamiento, el mayor obstáculo fue la elección de la base operativa para el despliegue (fuera de AFG). Muchos países no dieron autorización de sobrevuelo y con otros no se pudo firmar ningún acuerdo MOU ("Memorandum of Understanding"). Finalmente se tuvo que decidir que la base de despliegue estuviera en Turquía, país miembro de la OTAN y presente también en el Componente NAEW. Operar desde tan lejos implicaba



más repostajes, horas de vuelo, planes de vuelo, etc. Además terceros países como Irán y Paquistán estarían "atentos" a los vuelos del AWACS.

La Fase I, como fase experimental, tenía como uno de los requisitos fundamentales que el avión ("MAGIC") (indicativo radio del E-A) pasara el menor tiempo posible aterrizado en AFG. Para ello, se disponía de 5 tripulaciones (17 miembros cada una) que harían "paradas rápidas" en AFG para intercambiar tripulaciones y despegar lo antes posible.

Despegando desde Turquía, se distinguieron dos etapas, la primera consistía en el vuelo de transición a la órbita asignada; una vez allí, realización de la misión para acabar aterrizando en AFG. La segunda etapa consistía en despegue de Afganistán y vuelo de regreso a Turquía sin realizar misión alguna sobre el primero.

En esta primera etapa, el vuelo de transición a la zona requería de un reabastecimiento en vuelo; posteriormente, una vez en la zona asignada, se realizaba la misión (orbitando en ella, lo que requería otro repostaje. Una vez completada la misión se aterrizaba en AFG quedando esa tripulación en descanso. Una vez completado el periodo de descanso y con la llegada del siguiente "Magic" a las 24 horas, la tripulación al completo despega de AFG y regresa a Turquía con un nuevo reabastecimiento por medio.

Se empleaban 23 horas de vuelo como media, durante un total de tres días para realizar una única misión por tripulación, incluyendo parada y estancia en Afganistán.

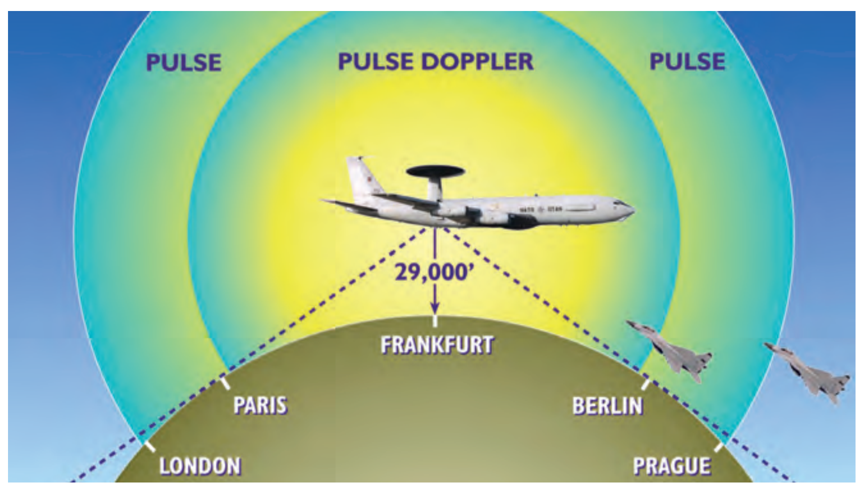
Una vez comprobada durante dos semanas la viabilidad de la Fase I, se pasó en febrero a la Fase II, que significaba realizar una segunda misión después de despegar de AFG y antes de regresar a Turquía. En la Fase II, la vuelta a Turquía se producía cinco días después de la salida, realizando 2 misiones y una media 32-33 horas de vuelo totales para cada tripulación.

Durante esta Fase II, las tripulaciones se redujeron a tres pero aumentadas en los puestos de piloto, navegante y mecanico de vuelo. Sumando un total de 20 personas por tripulación, siete en cabina de vuelo (tres pilotos, dos mecánicos y dos navegantes) y 13 en la cabina de misión (un aviador de caza, tres controladores de armamento, con controlador de vigilancia, tres operadores de vigilancia, un controlador de guerra electrónica, un técnico radar, un técnico en comunicaciones y un técnico en sistemas).

Antes de pasar a Fase III, se realizó una transición intermedia, llamada Fase II +, que consistía en realizar misión en el vuelo de ida desde Turquía, dos misiones desde AFG (consideradas como locales) y una misión más durante el vuelo de vuelta a Turquía. Un total de cuatro misiones en cinco días, pasando cuatro días en Afganistán.

Durante esta fase de transición se siguió contando con tres tripulaciones aumentadas.

La Fase III significaba operar al 100% desde una base de despliegue dentro de AFG con objeto de reducir las horas de vuelo de sus tres tripulaciones, de 17 personas sin ningún puesto aumentado. Pero esta opción planteaba problemas logísticos ya que había que trasladar a todo el personal desplegado en Turquía a AFG (mantenimiento, "Force Protection",…). Además exigía mantener un minímo de dos E-3A en AFG, lo que aumentaba el riesgo de sufrir ataques en la propia base. En contrapartida, se reducía el tiempo de vuelo, ya que para cada misión se emplean unas 10 horas de vuelo. Reduciendo las horas de vuelo de las tripulaciones se extiende su tiempo de despliegue. Actualmente cada rota-



El A 30000FT tiene una cobertura radar de 312 km^2, pudiendo detectar a 400 km. targets a baja cota y hasta 580 km. "targets" a media y alta cota.

ción permanece una media de 45 días, cuando en la Fase I eran 21 días aproximadamente. Un repostaje en vuelo sigue siendo necesario.

Siempre se cuenta con una tripulación extra, llamada enlace avanzado (“ADVON”), encargada de realizar todo el trabajo preparatorio y de apoyo para la misión y que sirve de cobertura en caso de que algún tripulante no pudiese volar por cualquier razón.

Despliegue en Turquía

El 10 de enero de 2011, con mucha nieve, partía personal del Componente NAEW de Geilenkirchen hacia una base de despliegue en Turquía. La desconfianza estaba latente. Era la tercera orden de despliegue en menos de dos años.

En total partieron cinco tripulaciones completas, entre los que se encontraban ocho tripulantes españoles. Fueron los capitanes A. Durán, M. Luengo, F. Delgado, J. Moreira, brigada A. Garcia, sargento 1º D. Gesto, sargentos G. Quintana y D. Cabero.

Junto a las tripulaciones, desplegó personal de Mantenimiento, de “Force Protection”, Apoyo (CIS, sanidad…), un equipo de “ADVON” y liderando este despliegue, personal de “OW” (Grupo de Operaciones) del propio Componente NAEW.

Bautismo

El sábado 15 de enero despegó el primer E-3A desde Turquía para realizar la primera misión ISAF sobre AFG.

La que resultó ser la primera misión para el E-3A correspondió al Escuadrón nº 2 (“los leones”). La tripulación de ese vuelo inagural estaba formada por una torre de Babel de 7 nacionalidades, personal danés, americano, italiano, canadiense, turco, noruego y español, el que suscribe. La media de edad no llegaba a los 33 años (44 el más veterano y 26 el más joven), y sólo siete contaban con experiencia previa real en misiones aéreas sobre Irak o Afganistán.

El vuelo del bautismo en general, se puede calificar como sobresaliente y excepto detalles que hubo que ir solucionado sobre la marcha, todo salió según lo planeado.

En los días previos, había escepticismo y poca confianza porque nadie aseguraba al 100%, si, por fin, íbamos a despegar. Las dudas eran justificadas, era la tercera vez que se estaba allí para lo mismo. Todavía quedaba algún detalle pendiente de solución.



Oficial de Guerra Electrónica (el capitán Luengo a la izquierda) junto al “tactical director”, jefe de misión (derecha).

Cuando llegó el día del vuelo, mientras esperabamos los “briefings”, empezamos a creer en la misión. Una vez, finalizadas las diferentes charlas y recogido todo el material necesario, camino del avión, alguien dijo “parece que esta noche dormimos sentados”. Hacía referencia a que esa noche estaríamos trabajando en las consolas sin poder dormir.

En el avión, durante el prevuelo, la emoción y la tensión empezaban a aparecer. Para la mayoría de nosotros era nuestra primera misión real en una zona de conflicto y aún sabiendo que la amenaza aérea era nula y la amenaza en tierra, sin actividad de misiles SAM, era baja con solo algún “manpad/ RPG” (misil portátil o de guiado remoto/“Rocket-Propelled Grenade”), había entre nosotros mucha expectación e incertidumbre sobre lo que estaba a punto de pasar. Pero también había muchas ganas de completar con éxito esa primera misión.

Tras el prevuelo, en los momentos de espera para el despegue, el tiempo pasa muy despacio y la mente empieza a repasar las “lecciones aprendidas” de la vida militar. Frases de ánimo como “hoy hacemos historia” o “lo haremos bien” fueron muy repetidas entre nosotros antes del despegue. Muchos ojos puestos sobre nosotros, incertidumbre a lo desconocido y aun preguntas sin responder; era el precio de la primera misión.

Con el despegue la especulación termina; tras los gritos y aplausos de la tripulación para soltar los nervios, tocaba hacer nuestro trabajo. Como decimos en casa, la suerte estaba echada.

El vuelo de transición a Afganistán fue expectante, toda la tripulación estaba muy concentrada y pendiente de las radios y de los sensores (radar, IFF, ESM). No hubo ninguna complicación y todo salió según lo planeado. Otro hito fue superar el punto de NO-retorno, ya íbamos directos hacia AFG. La primera “aventura” fue nuestro primer respostaje. El controlador encargado de ello, tenía que dirigir a nuestro MAGIC hacia la cisterna, esta vez no era una zona controlada ni conocida, además la cisterna tampoco era la plataforma habitual. Nuestro controlador de reabastecimiento iba dando vectores a los pilotos, y una vez que nuestro “flight deck” cantó “visual”, preparamos los sensores para el repostaje.

Una vez que se llegó a la zona asignada en Afganistán, solo había que esperar a la hora del relevo con el E-3”B” de la USAF, empezando así con la misión encomendada. Había mucha emoción contenida; los primeros contactos radio con los americanos estuvieron llenos de los tradicionales “bienvenidos”, mi equivalente de Gue-

rra Electrónica americano, me felicitó con un "Por fin voláis en Afganistán" y llevaba razón, todos llevabamos mucho tiempo (casi 2 años) esperando que el NATO AWACS volará allí y esta vez llegabamos para quedarnos.

Una vez que nuestro E-3A se hizo responsable de asumir la BMA asignada, volvía la incertidumbre de la primera misión, ¿qué nos íbamos a encontrar?. Cuando empezaron las dificultades, frecuencias y agencias que no respondían, fallos en la conectividad, etc., fuimos capaces de trabajar como un equipo y se solucionaron la mayoría de los problemas. Las lecciones aprendidas fueron muchas y de gran utilidad para el resto de tripulaciones. En cuanto a la misión del bautismo en sí, fue de perfil bajo, poca actividad aérea y no hubo necesidad de tener bajo nuestro control ninguna aeronave militar, sólo se realizó control de difusión ("broadcast control") y seguimiento de las cisternas para los repostajes. Además no ocurrió nada fuera de lo normal en tierra y sólo hubo activas un par de ROZ (zona restringida de operaciones/"restricted operation zone"). La intensidad de las misiones dependía del día[5]. Como curiosidad, desde el primer día tuvimos en nuestras pantallas aviones comerciales como el A-380, el Jumbo B-747 y militares como el C-17 Golbalmaster o el C-5 Galaxy.

Una vez finalizado nuestro periodo "on-station", procedimos a aterrizar en una Base de Afganistán. Supuso también nuestro primer aterrizaje en AFG; previamente, la sección de inteligencia ("INTEL") había confirmado que la amenaza era baja y no había SAFIRE (surface to air FIREs) reportados. Aun así, nos pusimos casco, chaleco antifragmentos, además llevabamos chaleco de supervivencia, pistola y munición. Tras un descenso táctico y una toma "segura", se aterrizó en Afganistán el domingo 16 de enero completando un total de 15 horas de vuelo sin ninguna novedad.

Tras las normales bienvenidas y fotos de rigor, el cansancio dio paso a la felicidad (al menos para las fotos). A continuación, en la sala de Operaciones y tras un largo "debriefing" quedaron reflejadas todas las incidencias y lecciones aprendidas para el resto de tripulaciones.

Después nuestra tripulación quedó en reposo ("crew rest"), pero todavía no habíamos concluido, debíamos completar la etapa dos (vuelta a Turquía) y acabar el ciclo completo.


Listo para aterrizaje en Afganistán. Enero 2011.

Tras nuestro periodo de descanso, esperando a nuestro MAGIC, nuestras caras reflejaban alegría. Tras dar la bienvenida a otra tripulación de Geilenkirchen, se realizó una parada rápida para el relevo. En la etapa dos, el vuelo de vuelta, no había que realizar misión, por lo que tras el despegue procedimos directamente a casa, a nuestra segunda casa, Turquía. Se encendieron los sensores (radar, IFF y ESM) para garantizar un vuelo tranquilo y ser los ojos de nuestros propios pilotos.

La anécdota fue que se detectaron humos a bordo, y la última hora del vuelo la llevamos a cabo con las máscaras de oxígeno puestas. No se llegó a declarar emergencia y aterrizamos en nuestra Base turca, pero aun así nos aguardaban los equipos de emergencia, desluciendo lo que debería haber sido una llegada por la puerta grande. Tras la charla con el médico y sin que nadie manifestara molestia alguna, se pasó a los habituales "post-briefings". Una vez finalizó todo, nuestra tripulación celebró con una cerveza que por fin el AWACS E-3A había vuelto a casa tras culminar en ISAF una operación completa sobre Afganistán.

Hitos alcanzados

– 14 de enero de 2011, un TCA del NAEW&CF aterriza en AFG con personal y material necesario para la llegada del primer E-3A. Dicha aeronave fue pilotada por dos pilotos españoles del EA, el teniente coronel A. Gamboa y el comandante M. Lens.

– 15 de enero de 2011, un E-3A del NAEW&CF realiza la primera misión OAA sobre AFG.

– 16 de enero de 2011, el mismo E-3A del NAEW&CF aterriza en una Base de AFG.

– Febrero de 2011, se pasó a Fase II.

– 28 de abril de 2011, se voló la misión OAA número 100.

– Mayo de 2011, se pasó a una Fase II+.

– Julio de 2011, se pasó a la Fase III, volando la primera misión el 3 de julio.

– El 2 de octubre de 2011, se voló la misión OAA número 250.

Desde el 15 de enero hasta el 6 de noviembre de 2011, el E3A ha realizado un total de 2.275 horas de misión

"ON STATION", de las 2.390 programadas (95%). Realizó 288 salidas de las 299 previstas (96%), volando un total de 4.136 horas de vuelo.

FUTURO PARA OAA

El futuro del E-3A en ISAF es incierto, el NAC debe aprobar sucesivos despliegues cada tres meses y esta decisión está sujeta tanto a los intereses nacionales de cada país como a la propia petición del comandante de la misión (COMISAF). La aprobación inicial fue de un año que se cumple en enero de 2012 y cuenta con una nueva extensión.

LECCIONES APRENDIDAS

1. El personal español del EA del NAEW&CF, tanto en puestos de mantenimiento como de vuelo, recibe en este tipo de Operaciones una experiencia profesional de alto valor.
2. Todas las operaciones aéreas del EA dentro de Afganistán, deberían contactar en la frecuencia de control con este tipo de plataformas encargadas del tráfico aéreo.
3. CRM (Gestión de recursos de tripulación/"Crew Resources Management"), es una herramienta útil y recomendable en cualquier aeronave, pero se convierte en imprescindible para hacer que 20 personas (de diferentes países, cultura y religión), que conviven hasta 20 horas consecutivas en un avión, realicen con éxito la misión, tanto desde el punto de vista de Seguridad de Vuelo como en la gestión global del trabajo.
4. El material de dotación español proporcionado a los militares del EA para estos despliegues es hasta la fecha satisfactorio[6] pero mejorable.
5. El Componente E-A está sustentado por personal de vuelo de 16 nacionalidades, lo que da lugar a una difícil estabilidad entre la Normativa del propio Componente NAEW-OTAN con las regulacionales, leyes y normas de cada país (caveats). Por ejemplo, a nivel político, cada país debe autorizar a su personal del Componente NAEW a participar dentro de ISAF. En ocasiones dicha participación se limita por motivos político/diplomáticos o presupuestarios (cada país tiene que pagar las dietas de sus nacionales en ISAF). Pero también existen restricciones nacionales a nivel operativo, como por ejemplo las diferencias en horas de vuelo permitidas[7] o en las reglas de enfrentamiento autorizadas ("ROE"). Así, la libertad de acción de cada una de las Naciones presentes en el Componente E-3A pone en riesgo la viabilidad y sostenibilidad de una misión de esta envergadura[8].
6. Para el personal de vuelo, trabajar en tres husos horarios diferentes durante un periodo observado de tres semanas con vuelos de una media de 16 horas, provoca transtornos en el sueño y alimenticios. Lo que a largo plazo puede dar lugar a transtornos permanentes. Los destacamentos no deberían ser mayores de 4 semanas para vuelos de este tipo.
7. Para mantener el nivel de interés y motivación del personal de vuelo y mantenimiento se debería realizar el entrenamiento específico "spin-up training", con la misión 100% autorizada (durante casi 2 años, el personal de Geilenkirchen ha estado en entrenamiento específico para ISAF cada 3-4 meses obligando a modificar permisos, entrenamiento y cursos).•



Tienda de campaña. Primer alojamiento en Afganistán para la tripulación del E-3A. Enero 2011.

NOTAS

[1]El presupuesto del Componente NAEW ascendió en 2010 a 288,92 mill € (sin contar los salarios del personal militar que corren a cargo de cada Nación). El presupuesto total de la OTAN en 2010 fue de 650 mill $ (Intereconomía, 22-03-2011).

[2]El AWACS británico, E-3D, también dependiente del NAEW&CF participó desde diciembre de 2009 hasta febrero de 2010. El americano, E-3B, sigue presente durante 2011.

[3]El estudio de impacto económico estimado en esa zona de Alemania en 2008, asciende a 447,3M € (http://www.e3a.nato.int/eng/html/economic_impact_en.htm).

El Gobierno alemán autorizó la participación de sus nacionales del NAEW en OAA tras la entrada de la OTAN en Libia con la Operación OUP ("Operation Unified Protector") donde Alemania no participa.

[4]A fecha de 2011, hay 17 países involucrados en NAEW&CF de los cuales 16 aportan personal de vuelo. Luxemburgo, aporta la matrículación del avión y sólo participa económicamente.

Aparte, hay actualmente un oficial francés de intercambio procedente de CYRANO (indicativo del AWACS francés E-3 "F") y también hay dos suboficiales ingleses procedentes del AWACS inglés E-3 "D".

[5]Hubo días atareados al tener contactos TIC ("troops in contact"), tener activas "ROZ", misiones de apoyo CAS ("close air support"), muchos repostajes o bien algún periodo "sensible" TST ("time sensitive targeting").

[6]Se deberian mejorar las planchas del chaleco antifragmentos español, ya que en comparación con otros países, son más livianas (siendo del mismo tamaño).

[7]El Componente NAEW tenía una limitación para sus tripulantes de 120 horas de vuelo en 30 días consecutivos y de 300 horas en 90 días consecutivos. Hay países con menos horas autorizadas, por tanto pararían una vez alcanzadas las horas según sus normas nacionales.

[8]El gobierno alemán no autorizó, hasta abril de 2011, a su personal militar del Componente NAEW a operar la misión ISAF (los alemanes representan casi el 35% del personal del NAEW&CF).

Entrenamiento en tácticas de defensa contra ataques desde tierra

Acción concertada en el ejercicio Nube Gris

BERNARDO ZARALLO
Fotografías del autor

Prácticamente todas nuestras unidades aéreas del Ejercito del Aire han participado en el ejercicio aéreo Nube Gris dedicado al entrenamiento en los sistemas de defensa aérea. A estas se han sumado dos batallones del Ejército de Tierra y una escuadrilla de la Armada española. El escenario elegido para el grueso de las operaciones ha sido el polígono de tiro de las Bardenas, Navarra, exclusivo en su género al permitir recrear escenarios únicos y llevar a cabo misiones complejas, incluyendo ataque con lanzamiento de armamento simulado. Esta es la crónica de la semana que duró el ejercicio.



Sin duda el helicóptero más llamativo, el Sea Hawk o "Halcón del Mar"

Durante el mes de junio tuvo lugar la fase más intensa del ejercicio aéreo conjunto más importante que tiene lugar en España. En él, han participado todas nuestras unidades aéreas de ala fija o rotatoria que tienen operativos equipos de defensa aérea tipo *chaf*, bengalas, tiras metálicas y alertadores, entre otros. Igualmente dispersos en varios Km. a la redonda se desplegaron baterías SAM *(Surface-to-air missile)* de corta y media distancia del Regimiento 76 Fuencarral, con sede en Madrid, perteneciente al Ejército de Tierra. En la segunda parte del año, y esta vez empleando el polígono de tiro de Médano en Huelva y la base aérea de Morón como lugar central del Destacamento, tiene lugar la segunda parte del mismo, centrándose en esta ocasión en el entrenamiento con el sistema noruego NASAMS *(Norwegian Advanced Surface to Air Missile System)*.



A las 9 mañana el primer aparato se aproxima.

LAS BARDENAS REALES

El sur de Navarra es una zona donde abundan auténticos tesoros históricos y naturales en forma de reliquias arqueológicas, frutas y verduras en

El T-21 se ha convertido en una de las plataformas más empleadas.

El inagotable C-130 Hércules no para nunca



Las Bardenas son un territorio amplio y de difíciles condiciones de vida

LAS BARDENAS REALES : UN PARAJE ESPECIAL

Se trata de un paraje natural semidesértico de unas 42.000, propiedad de la Comunidad Foral de Navarra. Una reducida parte de esa superficie se utiliza como polígono del Ejército del Aire. Veintidós municipios y entidades forman la Comunidad de Bardenas Reales, una entidad de Derecho Público encargada del aprovechamiento del paraje. La Comunidad de Bardenas se rige mediante las correspondientes Ordenanzas. Estas son el cuerpo normativo que establece las reglas de juego que regulan los aprovechamientos y usos. Son la norma reguladora de esos derechos sobre el territorio de Bardenas. Las "Ordenanzas", como otros derechos españoles, tienen como fuente de derecho la costumbre.

Las Bardenas están divididas en varias zonas claramente diferenciadas donde principalmente destacan dos, la Bardena Blanca y la Bardena Negra, aunque hay también otras zonas menores de gran singularidad. El paisaje de las Bardenas está marcado por la erosión. La propia naturaleza del terreno, formada por materiales blandos como arcillas y yesos, la característica torrencial de la precipitaciones, el cierzo (viento característico y propio del lugar que sopla desde noroeste-nornoroeste a velocidades de entre 20 y 30 km/h), junto a la intervención humana sobre el terreno y la vegetación son las causas principales de la erosión.

La situación de las Bardenas ha propiciado la actuación del hombre sobre el territorio para su aprovechamiento. La agricultura se ha desarrollado en los pocos lugares con posibilidades, por lo que son escasas las zonas donde la vegetación autóctona se mantiene. La mayor parte de la masa forestal está representada por coscajares y pinares.

Las Bardenas Reales fueron declaradas Reserva de la Biosfera el 7 de noviembre de 2000 por la UNESCO.

Las Bardenas Reales de Navarra constituyen la decimoséptima Reserva de la Biosfera que se reconoció en España y la primera de Navarra. Los abundantes yacimientos arqueológicos encontrados dentro del territorio bardenero confirman la presencia humana en la Edad del Bronce y del Hierro. Las condiciones extremas de las Bardenas no han permitido que sus asentimientos prehistóricos hayan continuado.

En las Bardenas hay cultivos de secano y regadío. Los de secano son de mayor extensión, e incluyen el Parque Natural. Se dedican, principalmente al cultivo de cereales de invierno, cebada y trigo, que se realiza en la modalidad de "año y vez" (es decir un año se cultiva y el siguiente no), También abundan las esparragueras y viñas.



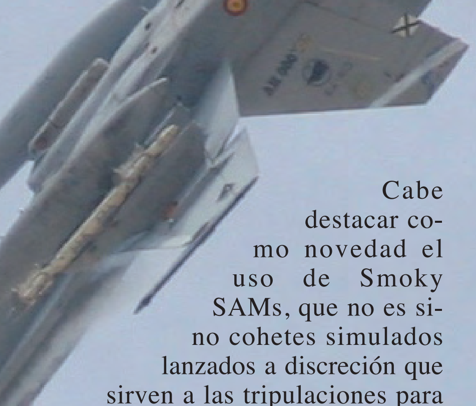
La maniobrabilidad de los helicópteros es, sin duda, uno de los mayores avances en técnica aeroespacial.

torno al río Ebro altamente apreciadas en el mundo entero. Contrasta, en medio de este vergel natural e industrial las Bardenas Reales, un territorio desértico inmenso, único en su naturaleza, con una orografía arisca para los asentamientos humanos. Dentro de él, se entremezclan los suelos pulidos, áridos, agrestes y quemados por el sol, con charcas llenas de vegetación y fauna de pequeño y medio calibre. Las temperaturas son extremas, frío intenso en invierno, bochorno en verano, sequía durante gran parte del año y aguas torrenciales puntualmente, como las vividas durante la semana que duró el ejercicio. En medio de este escenario natural, se encuentra el polígono de tiro que emplea el Ejército del Aire para entrenar y calificar a todas las unidades de caza y, desde hace unos años, a los helicópteros Super Puma, en el tiro con la ametralladora FM-MAG 7,62 mm. de autodefensa desplegados en Afganistán, tanto en vuelos diurnos como nocturnos (con empleo de gafas de visión nocturna).

El polígono tiene unas dimensiones de 2.800 hectáreas, su forma es rectangular, cuenta con unos 50 blancos diferentes y está operativo, gracias a las especiales condiciones ambientales del área, el noventa por ciento de los días del año. La unidad la componen unas cien personas entre armeros, controladores, artificieros, vigilancia y personal administrativo.

En esta ocasión el polígono se transformó en una base aérea simulada con todos los equipos de defensa aérea listos para intentar zafarse de las amenazas previstas. En un radio de quince millas alrededor del centro de operaciones estuvieron repartidas unidades SAM de corto y medio alcance, además de misiles Mistral de corto en puntos estratégicos. El Regimiento 76 Fuencarral del Ejercito de Tierra dispone de misiles Aspide, Roland, SkyFlash, cañones Oerlikon de 35/90 y misiles calóricos Mistral, estos últimos también empleados por el Escuadrón de Ayuda al Despliegue Aéreo (EADA). Aun-

que el Regimiento Fuencarral fue el encargado de desplegar el material por vía terrestre, acudió también personal del resto de unidades antiaéreas en España para entrenarse en la difícil tarea de la interceptación de aeronaves. Un centro de operaciones coordinó todas las acciones de las baterías, para lo que se contaba con la inestimable ayuda de radares móviles. Cada puesto contaba con su puesto de vigilancia. Se pretendía recrear en todo momento un ambiente bélico real. A destacar la importancia de la intendencia para alimentar a más de quinientas personas, así como para facilitar sanitarios y tiendas donde poder hacer vida durante el tiempo libre.



Cabe destacar como novedad el uso de Smoky SAMs, que no es sino cohetes simulados lanzados a discreción que sirven a las tripulaciones para reaccionar y detectar su estela en vuelo ascensional.

Ininterrumpidamente la actividad transcurre desde el lunes hasta el viernes, desde las nueve de la mañana hasta las dieciocho horas. A primera hora los transportes medianos y pesados *T-21* y *T-10* simulaban sus aproximaciones a los aeropuertos habituales en Afganistán que obligan a un descenso o ascenso rápido y el lanzamiento de contramedidas electrónicas, con todos los alertadores encendidos por si ocurre lo que nadie desea. Se hacían con el tren de aterrizaje desplegado, y en algunas ocasiones los aviones a pesar de su peso demostraban su agilidad, sobre todo los *C-295* que cuentan con unos potentísimos motores. Posteriormente llegaban los helicópteros HD-21 Super Puma con la dotación completa de piloto, copiloto y dos tiradores colgados de una puerta. Durante los 30 minutos que duraba de media cada "ventana" intentaban escudriñarse con giros a baja altura, cambios de velocidad y, por supuesto, lanzamiento de bengalas. Todo un espectáculo visual.



Durante el ejercicio se simula un escenario lo más real posible

El Ejército de Tierra desplazó dos helicópteros diferentes: el HT-17 Chinook de las FAMET (Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra), la plataforma más pesada disponible dentro de nuestras fronteras, considerado el helicóptero de transporte militar por excelencia. A pesar de su antigüedad, ha sido sometido a distintas actualizaciones para su empleo en Afganistán, incluyendo nuevos camuflajes, turbinas y sistema de protección. Los HU-21 Cougar destinados en el BHELTRA IV (Batallón Helicópteros de Transporte IV) también estuvieron presentes. Quizás los más espectaculares fueron la pareja de HS-23 Sea Hawk de la Décima Escuadrilla de la Armada, con indicativo ANSAR, la plataforma más moderna en lucha antisubmarina disponible en España que, si bien su rol principal no son las operaciones terrestres, sí podría emplear sus equipos de defensa y ataque en caso necesario. En esta ocasión acudieron dos de dichos helicópteros. Una oportunidad única para verlos maniobrar a muy baja altura, escabulléndose de



Personal de diferentes unidades coincidió en este importante ejercicio



Centro de operaciones del ejercicio, en un remoto lugar del desierto



las amenazas terrestres en un ambiente de saturación de amenazas.

En cuanto a los medios de ala fija, este año operaron por primera vez desde Torrejón tres C-16 Typhoon. Los C-14 Mirage F-1M, que en breve serán retirados, operaron desde Albacete con sus poderosos sistemas BARAX y SYREL, los C-15, F-18, del Ala 46 estuvieron especialmente activos al estar destacados en Zaragoza para ser calificados en tiro aire suelo. Los AV-8B Harrier de la Octava de Armada no acudieron en esta ocasión.

Todas las tardes se programaba una misión COMAO (*Composite Air Operation)* con distintas aeronaves, que debidamente coordinados atacaban distintos blancos al mismo tiempo para crear un ambiente de saturación. En esta ocasión los tráficos eran completamente diferentes a los clásicos empleados a diario, para proporcionar un ambiente más real. Señalar la importancia de la coordinación de tiempos durante las misiones a la hora de atacar los objetivos, así como el control de consumo de combustible, que según comentaban las tripulaciones es lo que más quebraderos de cabeza crea, cuando se opera desde bases alejadas de los objetivos y no se cuenta con reabastecimiento en vuelo.

AGRADECIMIENTOS

Al coronel Carlos Alonso, máximo responsable del Polígono de Tiro hasta julio 2011, y al comandante Javier Delgado, por el magnifico trato proporcionado durante las múltiples visitas en los últimos años.

Entre tanta amenaza no es fácil dar en el blanco

FUENTES

– Revista Aeronáutica y Astronáutica
– www.bardenasreales.es
– es.wikipedia.org
– Libro *Las Bardenas Reales de Navarra. El campo de instrucción y adiestramiento aéreo de las Fuerzas Armadas y sus condiciones ambientales*.
– Diario Navarra



Nido de SAM



Los "PJ" ya habituales en los "helos".



Camino del teatro operaciones



Ocultos entre la maleza a la espera de la presa





El final del Titan.

EQUIPOS DE LAS AERONAVES EJÉRCITO DEL AIRE QUE SE PONEN A PRUEBA

EF-18 Hornet
- Alertador Litton AN/ALR-67.
- Perturbadores internos Sanders AN/ALQ-126B (contra radares de pulso) y Northrop Grumman AN/ALQ-162 (contra amenazas de onda contínua).
- Dispensadores de chaff y bengalas Marconi-Tracor AN/ALE-39.

EF-18 Hornet+
- Alertador Indra ALR-400.
- Dispensadores AN/ALE-47.
- El ASQ-600, un equipo de localización precisa de emisores.
- Perturbador AN/ASQ-600.

Mirage F1M
- Alertador Indra ALR-300.
- Perturbador externo pod Thomson “Barax”.
- Dispensadores Marconi-Tracor AN/ALE-40.
- Syrel es un sistema de reconocimiento electrónico que tiene como función localizar las emisiones radar (ELINT), capaz de interceptar señales de cualquier radar cuya frecuencia se encuentre entre 1 y 18 GHz..

CASA C-295
- Alertador Indra ALR-300 V2B.
- Dispensadores Marconi-Tracor AN/ALE-47.

C-130, Kc-130
- Alertador Sanders AN/ALQ-156.
- Dispensadores Marconi-Tracor AN/ALE-47.

Ejercicio Sirio-Tormenta

FERNANDO PUPPIO
Fotografías: José Luis Franco Laguna

Entre los pasados 6 y 16 de abril se llevó a cabo en el polígono de tiro de las Bardenas Reales de Navarra, el ejercicio Sirio-Tormenta. Realizado por el Ejército del Aire (EA) con una periodicidad anual, es una de las más importantes prácticas que ejecuta el personal de la fuerza con el objetivo de mantener el imprescindible alto grado de adiestramiento en combate. Este ejercicio supone la culminación del entrenamiento que efectúan las unidades del Ejército del Aire en su instrucción diaria, a lo largo del año.



El ejercicio se divide en dos fases principales. En la primera de ellas, SIRIO, el objetivo es lograr la superioridad aérea necesaria para proporcionar a las fuerzas amigas el uso del espacio aéreo, a la vez que se le niega al enemigo. Una vez conseguido este fin esencial para operar, se inicia la segunda fase: TORMENTA. En esta segunda parte, se proyecta el poder aéreo sobre la superficie para alcanzar los objetivos determinados por el Mando de la operación.

De esta manera, uno de los objetivos del ejercicio Tormenta consiste en verificar realmente el estado del armamento aire-superficie de la fuerza, así como el grado de precisión de los diferentes tipos de proyectiles empleados. Así las habituales bombetas azules de práctica son reemplazadas por armamento real. Para ello se seleccionan determinados lotes de munición real dentro del arsenal del EA, munición que será empleada a lo largo de las jornadas operativas. En el caso del material con mayor antigüedad hay que ir verificando el estado de la carga explosiva y de los diversos mecanismos que componen la munición. El estudio estadístico del estado real de los proyectiles permite conocer si es posible prolongar la vida operativa del armamento.

En definitiva, el ejercicio SIRIO-TORMENTA consiste en el planeamiento a nivel operacional y táctico de misiones que cubren todo el espectro del poder aeroespacial que es capaz de desplegar una fuerza moderna, y su

ejecución en un ambiente complejo, real y exigente para los Cuarteles Generales Aéreos, las tripulaciones participantes y el personal de tierra.

Los principales objetivos generales de estas tareas de entrenamiento son mantener e incrementar el nivel de adiestramiento de las unidades, centros y organismos del EA, en las áreas de dirección, planeamiento y control, en los niveles operativos y tácticos de la estructura de Mando y Control (Mando Componente Aéreo y Centro de Operaciones Aéreas). Interesa además mantener y aumentar las capacidades a nivel de las unidades aéreas y en sus áreas de planeamiento y ejecución, en todo el amplio espectro de misiones propias de una fuerza aérea moderna con una alta capacidad de despliegue y operaciones.



Northrop-CASA SF-5M. Ala 23.

F-18A. Ala 46

Mirage F1M. Ala 14.



Por su parte, y dentro de los Planes de Adiestramiento Avanzado de las diferentes unidades participantes, los objetivos son los siguientes:

(1) Activar el Sistema de Defensa Aérea, integrando los centros de control con los medios de defensa de forma coordinada y centralizando las operaciones para la conducción de la Bata-

lla Aérea desde el Centro de Operaciones Aéreas (AOC) del Mando Aéreo de Combate (MACOM), implementando gradualmente las Directivas de Operaciones Aéreas generadas en el Mando Componente Aéreo (ACC).

(2) Adiestrar a las propias unidades en el planeamiento y ejecución de operaciones aéreas, ofensivas y defensivas.

(3) Conducir operaciones de transporte aéreo táctico y operaciones especiales en el ámbito aéreo.

(4) Integrar la Seguridad de las Operaciones, prestando especial atención a la Protección a la Fuerza, sistemas antiaéreos y Sanidad Operativa.

(5) Ejercitar distintas capacidades en el ámbito de las misiones aire-suelo, apoyo aéreo cercano y reconocimiento aéreo.

(6) Llevar a cabo el entrenamiento del personal Controlador Aéreo Avanzado (FAC), que participará en los próximos relevos de la misión de paz que tiene lugar en Afganistán.

(7) Comprobar el estado del armamento real aire-suelo asignado a las diferentes unidades.

(8) Adiestrar al personal del Estado Mayor del MACOM (ACC) en el planeamiento y seguimiento de las actividades operativas y logísticas.

PARTICIPANTES

En el ejercicio participan todas las unidades del EA con una capacidad susceptible de ser empleada en operaciones. Esto implica que se involucren, de una forma u otra, en las distintas fases del ejercicio, casi todas las unidades principales del EA. Además parti-


AV-8B+ Harrier II. 9ª Escuadrilla de la Armada.



cipan personal y medios de las otras dos fuerzas armadas españolas. En el caso del Ejército de Tierra, éste brinda unidades de artillería antiaérea. En el caso de la Armada, despliega en Zaragoza aeronaves y su correspondiente personal de apoyo de la 9ª Escuadrilla de Aeronaves, equipada con el EAV-8B Harrier II+.

Casi todas las unidades aéreas participantes operaron desde sus bases habituales, efectuando despliegues en algún momento a lo largo del ejercicio. En la Base Aérea de Zaragoza (BAZ) se desplegaron las Alas 12, 14 y 46. Por su parte el Ala 15 trasladó un destacamento a la Base Aérea de Son San Juan (Palma de Mallorca). En cambio el Ala 46 con asiento en Gran Canaria operó exclusivamente desde Zaragoza.

En cuanto a los elementos logísticos del Ejército del Aire implicados en el ejercicio, han sido proporcionados por todas las unidades, tanto las participantes como las de apoyo.

Además, durante el ejercicio participaron todos los elementos que proporcionan al EA la inteligencia operativa necesaria para la adecuada conducción de las operaciones.

En definitiva, todo el cúmulo de despliegues y operaciones implicaron la participación en el ejercicio SIRIO-TORMENTA de todas las bases del EA. Principalmente fueron destacables por su actividad las bases aéreas de: Torrejón, Zaragoza, Albacete, Son San Juan y Morón.

Aunque en principio el ejercicio parecería sencillamente destinado a batir blancos empleando la panoplia de armamento de que dispone en sus arsenales el EA, los resultados que se esperan de la aplicación del poder aéreo en el contexto mundial actual, implican el planeamiento y ejecución de unas prácticas tan complejas como la propia realidad implica en el ámbito de las misiones de paz, o de aplicación de sanciones con arreglo a mandatos de la Organización de Naciones Unidas.



Cargando una BRP-250 en un F-18A del Ala 46.

LAS MISIONES

La serie de ejercicios SIRIO y TORMENTA no tiene un formato estándar. Los ejercicios se adaptan a los objetivos pretendidos por el Mando en cada edición. Además, y dado que su intención es semejarse lo más posible a la realidad, una vez establecidos los objetivos por el mando, deberán cumplirse en el orden establecido. Es decir, primero deberá establecerse la superioridad aérea sobre la zona del objetivo, y luego batir los blancos en el orden establecido por la superioridad.

El número de salidas diarias del ejercicio del año 2011 oscila entre las más de 30 en los primeros dos días de operaciones (fase SIRIO), y 90 salidas en los siguientes tres días (TORMENTA). Se llegan así a alcanzar unas 275 salidas en el ejercicio de este año. El armamento utilizado durante el ejercicio TORMENTA 2011 fue el siguiente: no guiadas: MK-82, 60 unidades, frenadas


EF-18M. Ala 12.


IRIS-T en un EF-18M.

BRP-250: 25 unidades, de uso general BR-500: 35 unidades, guiadas láser GBU-10: 2 unidades, y misiles aire-superficie AGM-65 Maverick: 2 unidades.

Por su parte, el amplio espectro de misiones que se llevan a cabo en ambos ejercicios implica que no haya ninguna misión estándar, sino que las misiones se han de planear y ejecutar para cumplir con lo ordenado por la superioridad según se van desarrollando los acontecimientos. De esta manera, según van transcurriendo las jornadas tienen lugar simultáneamente misiones de defensa aérea (DCA), de ataque a sistemas de defensa enemigo (SEAD), de ataque aire-superficie (ASFAO), apoyo aéreo cercano (CAS), antiaéreas ofensivas (OCA), rescate de tripulaciones derribadas en ambiente no permisivo (CSAR), intrusiones en bases aéreas (FP), evacuaciones aéreas (MEDEVAC), operaciones especiales (RECCE y acción directa), y otras.



F1M del Ala 14 en final a LEZG/ZAZ RWY 30R

EL EQUIPO HUMANO

La ejecución del ejercicio SIRIO-TORMENTA hace necesaria la participación de las unidades involucradas con todo su potencial , en operaciones duraderas en el tiempo. Según esos requerimientos, el personal debe ajustarse a las necesidades operacionales en cada momento, y a la demanda de las misiones ordenadas. Esta manera de operar implica un grado de participación variable en función de las fases y la situación táctica.

Dado que el ejercicio se considera de adiestramiento avanzado, las tripulaciones participantes requieren tener un nivel alto de aptitud para el combate. Como es natural, 172 tripulantes de aeronaves que participaron a lo largo del ejercicio fueron apoyados directamente por un equipo de algo más de 180 mecánicos, armeros, etc., encargados de alistar máquinas y armamento.

Dada la importancia del ejercicio, el personal que ha estado directamente involucrado en el vuelo en misiones de tipo SAR y CSAR fue de 20 personas. Además se desplegaron para efectuar misiones de protección de la fuerza unas 210 personas.

Entre tanto, la seguridad de las unidades está encomendada a las Escua-



Designador Litening en un EF-18M

Northrop-CASA SF-5M. Ala 23.

drillas de Policía Aérea de las propias unidades, reforzándose con elementos de protección de la fuerza aquellas en las que se ha considerado necesario para el cumplimiento de los objetivos de evaluación. También las unidades aéreas han contado con el apoyo del personal contraincendios propio de cada base.

Dado que el ejercicio TORMENTA implica el ataque a superficie en misiones CAS, según los objetivos y medios asignados para batirlos, se requirió la participación de Controladores Aéreos Avanzados (Forward Air Controller - FAC) operando sobre el terreno. Para ello fueron desplegados cuatro FAC, que operaron divididos en dos equipos TACP. Cabe destacar que los FACs que participaron en el ejercicio fueron seleccionados entre los que efectuarán el próximo relevo en el teatro de operaciones afgano.

Los FAC del EA son seleccionados entre el personal que cumple estrictos requisitos de idoneidad para la misión encomendada, dadas las particularidades de la propia actividad asignada a este tipo de personal especializado. Pare ello es imprescindible pertenecer a unidades aéreas como piloto, o a unidades de operaciones especiales, como el Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC). El FAC, como último elemento de la cadena de control aerotáctico, recibe del Mando Terrestre de la Operación a la que esté proporcionando su apoyo, una petición de fuego aéreo, caso de no poder batir el objetivo por sí misma.

En suma, una vez más gracias al ejercicio SIRIO-TORMENTA se pudo verificar la excelente preparación de las unidades del Ejército del Aire.•

Unas horas a bordo del USS Enterprise

José Manuel Santaner Bosch
Fotografías del autor

A principios del pasado mes de febrero tuvimos la oportunidad de ser invitados unas horas a bordo del portaaviones estadounidense USS Enterprise (CVN 65), donde pudimos ver ver su Ala Aérea Embarcada en plena actividad



Lanzamiento del AB-111 (F/A-18F, VFA-11, BuAer 166626).



Tareas en un F/-18E (BuAer 166829, AB-311, VFA-136).

Desde la Base Aérea de Son San Juan y a bordo de un Grumman C-2A Greyhound de la US Navy, en un vuelo de cerca de una hora, nos trasladamos a algún lugar del Mediterráneo Occidental, para encontrarnos con el citado portaaviones, que acababa de entrar en estas aguas después de haber partido de los Estados Unidos a principios de enero. Con el apontaje, iniciábamos una breve estancia de cerca de cinco horas a bordo.

Después de los saludos protocolarios explicamos brevemente nuestras intenciones, que, sin desmerecer al buque en sí, no eran otras que visitar el hangar y disponer del máximo de tiempo en la zona de actividades aéreas, es decir, la cubierta del buque. Y vaya si nos hicieron caso, pues la mayor parte de nuestra estancia transcurrió en la citada cubierta, a escasos metros (a veces ni eso) de los lanzamientos y apontajes.

La "Carrier Air Wing" (CVW) asignada en esta ocasión al USS Enterprise era la CVW-1, formada por más de sesenta aeronaves de ocho escuadrones; atrás han quedado los tiempos de casi un centenar de aeronaves a bordo, sin retroceder demasiado, a principios de los años noventa, que ya con el paso del siglo se redujo a menos de ochenta aeronaves y, ahora, un ala aérea embarcada típica está formada por unos sesenta aparatos.

Y cómo llegamos a ese número; pues bien fácil, casi cincuenta F/A-18 de diferentes versiones, más cuatro EA-6B, cuatro E-2C, seis/siete helicópteros H-60 y un par de C-2 de transporte y enlace. Más notoria será la presencia de los F/A-18, al estar en proceso de sustitución los EA-6B por EA-18G, con lo que el grupo de aviones de ala fija quedará constituido casi en exclusiva por diferentes versiones del F/A-18, más los E-2C/C-2C.

El primer lugar al que nos dirigimos fue al hangar del buque, que alojaba más de veinte aeronaves de todo tipo, ya sea llevando a cabo tareas de mantenimiento (programado o surgido) o en rotación en las operaciones aéreas; destaca el hecho de que en un



Un C-2A en vuelo, rumbo al portaaviones...



Los dos C-2A del VRC-40/Det. 1 en la Base Aérea de Son San Juan (BuAer 162141/56 y 162148/42).



CVN 65, USS Enterprise, "The Big E".



Diferente armamento en la zona de hangar.Los dos C-2A del VRC-40/Det. 1 en la Base Aérea de Son San Juan (BuAer 162141/56 y 162148/42).



SH-60F del HS-11 en hangar (BuAer 164615).



Llegada del grupo al USS Enterprise.





lugar tan reducido se puedan llevar a cabo pruebas de motores (hasta un 75% máxima aplicada), en las dos zonas de los sendos ascensores que comunican con la cubierta principal, eso sí, con buenas protecciones en los pabellones auditivos…

Poco después accedimos a dicha cubierta principal, equipados con nuestro chaleco azul (operadores de aeronaves), para presenciar a escasos metros el despegue de un EA-6B Prowler…; allí pudimos notar, además de que en un buque de estas características también se deja sentir (y más con olas de siete-ocho metros, como aquel día), la vibración producida por un EA-6B o un F/A-18F con motores a fondo para despegar…

Luego la misma operación, pero en apontajes…, facilitados estos por las señales de aterrizaje "Landing Signals Officers" (LSO) de los distintos escuadrones, normalmente pilotos calificados en el modelo que operaban, y que además apoyados en los sistemas de iluminación, intentan hacer más fácil la maniobra de modo que sea precisamente el cable núm. 3 el que se enganche, aunque no siempre ocurra así.

Todo ello en una operación perfectamente coordinada de "habitabilidad" y preparación de equipos en la cubierta, incluyendo, como no, la presencia de vehículos contraincendios y personal sanitario, dispuesto a intervenir en cuestión de unos pocos segundos.

LA "CARRIER AIR WING ONE"

Como se ha citado anteriomente, las aeronaves asignadas al USS Enterprise formaban parte de la CVW-1, que bajo el mando del captain Jeff Trent, está compuesta por las siguientes unidades:

– VFA-11, con doce F/A-18F a bordo.
– VFA-211, con once F/A-18F.
– VFA-136, con doce F/A-18E.
– VMFA-251, con once F/A-18C.
– VAQ-137, con cuatro EA-6B Prowler.
– VAW-123, con cuatro E-2C Hawkeye.
- HS-11, con cuatro SH-60F y tres HH-60H.
– VRC-40/Det. 1, con dos C-2A.

Todos ellos, a excepción de los C-2A portando la identificación AB en sus colas, más el númeral propio del Ala; este consta de tres dígitos, o modex (AB-xxx), con el que se identifica a su unidad; en este caso, el primero de ellos se relaciona con su escuadrón, 1xx a 5xx, para los cinco primeros; 60x, para los Hakweye; y 61x, helicópteros (los C-2A mantienen su numeral propio del escuadrón (es un Destacamento propiamente dicho).

Después de visitar otras dependencias del buque, nos quedaba uno de los momentos más esperados, el lanzamiento con ayuda de catapulta… Si la toma inicial ya fue espectacular, aunque muy bien amortiguada por la disposición interior de los asientos (hacia atrás), en el caso del despegue la sensación de esos escasos tres segundos es… (ponga aquí el lector las palabras que le vengan a la mente). Cincuenta minutos más tarde, estábamos en tierra firme.

Sin duda, una imponente fuerza aérea allí donde esté navegando…

El USS Enterprise (CVN 65) es la cabeza más visible del Carrier Strike Group 12, aunque este último es más conocido como Enterprise Carrier Strike Group (ENT CSG), y actualmente bajo el mando del Rear Admiral Terry B. Kraft; asimismo, formando el ENT CSG encontramos el crucero de la clase *Ticonderoga* USS Leyte Gulf (CG 55); los destructores de la clase *Arleigh Burke* USS Barry (DDG 52), USS Bulkeley (DDG 84) y USS Mason (DDG 87); el submarino de ataque de la clase *Los Angeles* USS Memphis (SSN 691); y el buque de apoyo USNS Arctic (AOE 8).

EL USS ENTERPRISE

El actual USS Enterprise (el octavo buque en la historia de la US Navy en llevar este nombre, también conocido como Big E), bajo el mando del Captain Dee L. Mewbourne, fue el primer portaaviones nuclear en entrar en servicio el 25 de noviembre de 1961; con anterioridad, había sido puesto en grada el 4 de febrero de 1958 y botado el 24 de septiembre de 1960, después de que en 1954 el Congreso de los Estados Unidos

aprobara su construcción en los astilleros de Virginia, *Newport News Shipbuilding & Drydock Co*. (Newport News, VA).

Rápidamente tuvo oportunidad de "mostrar la bandera" en el bloqueo de Cuba en el otoño de 1962. El 14 de enero 1969 está señalado en la historia del buque como un día negro, cuando fallecieron 28 marineros al explotar accidentalmente un cohete cargado en un F-4J Phantom (otros siete Phantom se perdieron, seis A-7B Corsair y un EKA-3B, además de ocasionar unos 350 heridos).

En 1974 llevó a cabo un crucero que fue el primero de la US Navy en el que tomaban parte aviones Grumman F-14 Tomcat a bordo. Aunque no llegó a tomar parte en las operaciones de Irak de 1990/91, sí lo había hecho con anterioridad en otras acciones y posteriormente.

A mediados de 2008 entraba en dique seco para una última puesta a punto, pues pronto se anunciaba que el buque iba a ser dado de baja a finales de 2012 o principios de 2013, llevando a cabo antes dos cruceros de aproximadamente seis meses; esta puesta a punto supuso un coste de más de un 45% sobre lo originalmente previsto, y ocho meses más en el dique seco. El 19 de abril de 2010 la *US Navy* recibía de nuevo el USS Enterprise, comenzando entonces el proceso de entrenamiento y adaptación de la *Carrier Air Wing One* a bordo, e iniciándo un mes más tarde los vuelos de calificación a bordo.

Finalmente, el 13 de enero del pasado año se iniciaba un nuevo crucero, con sus buques de escolta y apoyo, dirigiéndose a aguas del Mediterráneo, donde permaneció hasta mediados de año.

Después de otro crucero previsto para 2012, en noviembre, si se cumplen los plazos previstos, el USS Enterprise dará por finalizada su vida operativa, tras más de cincuenta años de servicio.

Aunque ya ha habido peticiones de conservar el buque como museo flotante, debido a su propulsión nuclear, seguramente se conservará la cubierta e isla del Big E como recuerdo del que fuera primer portaaviones nuclear en activo.•


Pronto estarán en el aire…


Preparados para el lanzamiento (EA-6B, VAQ-137, BuAer 163398, AB-503).


Modex AB-100 dirigiéndose a su pue 166628).



Toma segura (F/A-18F, VFA-211, BuAer 166814, AB-212).





Cuatro E-2C embarca cada portaaviones normalmente (E-2C, VAW-123, BuAer 163693, AB-600).



esto de estacionamiento (F/A-18F, VFA-11, BuAer



Modex AB-602 rodando en plataforma, con las alas plegadas (E-2C, VAW-123, BuAer 165647).



Deriva del AB-313 (F/A-18E, VFA-136, BuAer 166817).



Regresando a base (HH-60H, HS-11, BuAer 165120, AB-616).



JURA DE BANDERA DE PERSONAL CIVIL EN LA BASE AÉREA DE ARMILLA

Con motivo del día de las Fuerzas Armadas, más de un centenar de personas tuvieron la oportunidad de celebrar su juramento o promesa de fidelidad a la Bandera española en la Plaza de Armas de la Base Aérea de Armilla el pasado sábado 28 de mayo.

El coronel jefe de la Base Aérea, que presidía el acto, dirigió una alocución en la que manifestó, ante las personas que acababan de jurar fidelidad a la Bandera española, que con la entrada del siglo XXI, que supuso la materialización de una proceso de transformación iniciado muchos años antes, basado en la profesionalización y la entrada de la mujer en las Fuerzas Armadas, en la modernización de sus sistemas y en la racionalización de sus estructuras, se decidió fomentar la conciencia de defensa a través de una Directiva Nacional en la que se vertebraba por primera vez en España la dinamización de una Cultura de Defensa con la que se pretende inculcar un conocimiento y sentimiento compartido de conciencia de defensa nacional.



Por ello, las juras de Bandera, añadió, ya no se limitan hoy al estricto ámbito de las Fuerzas Armadas, sino que se extienden felizmente al conjunto de todos los ciudadanos, constituyendo así el mayor acto cívico en donde todos puedan libremente expresar el orgullo de sentirse ciudadano de España, y simbolizar su compromiso a unos valores en que se fundamentan los ideales de libertad, justicia y democracia.

Posteriormente el presidente de la Asociación de Amigos de la Base Aérea de Armilla, Francisco Torres, se dirigió a los presentes con unas breves palabras para agradecer a todo el personal de la Base Aérea el trabajo que continuamente demuestran por fortalecer la integración de la Base Aérea con la sociedad granadina.

Finalizado el acto y tras una foto de familia en la plaza de la Bücker, el socio de honor e impulsor de la Asociación, general Juan Antonio Moliner, y la asociada de mayor antigüedad, Rosa Suárez, descubrieron un pequeño monolito en el "Paseo de Los Volantones", en reconocimiento y agradecimiento a cuantos civiles y militares han tenido el privilegio y la satisfacción de servir al Ejército del Aire en esta Base Aérea desde el año de su creación en 1922.



LA UNIDAD DE MÚSICA DE LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE CELEBRA CON UN CONCIERTO EL DÍA DE LAS FUERZAS ARMADAS

Con motivo del día de las Fuerzas Armadas, el 29 de mayo la Unidad de Música de la Academia Básica del Aire ofreció un concierto en el Auditorio del Parque de la localidad de la Virgen del Camino.

El programa del concierto contó de dos partes diferenciadas, en la primera parte se interpretaron una serie de marchas militares entre las cuales se encontraba la rapsodia militar española del maestro Abel Moreno. En la segunda parte, se interpretaron una serie de obras orquestadas de variado género, destacando la obra de Kees Vlak "Playas de Rio" y "Sinatra in Concert", ambas muy aplaudidas. El concierto finalizó con una emotiva interpretación por parte de la Unidad de Música y del público asistente de "Las Corsarias".



Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE LA AGENCIA NACIONAL DE INTELIGENCIA GEOESPACIAL DE ESTADOS UNIDOS, AL CESAEROB

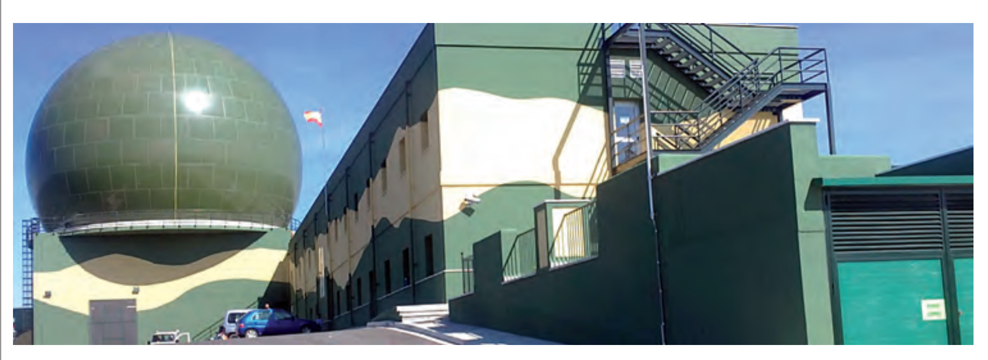


El 1 de junio visitó el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación, una delegación de la NGA (Agencia Nacional de Inteligencia Geoespacial) de Estados Unidos.

A su llegada fueron recibidos por los jefes del Grupo Operativo y Secretaría General. Tras la presentación de la comitiva al coronel jefe de la Unidad en el despacho de Jefatura, éste les dio la bienvenida en el aula de conferencias explicando brevemente la problemática y los retos a los que se enfrenta, tanto con vistas a la integración inminente del sistema Pleiades como a más largo plazo de los sistemas Paz e Ingenio.

A continuación, el Sr. Saxton, representante de la NGA, llevó a cabo una amplia exposición sobre la estructura, misión y capacidades actuales de la Agencia.

Tras una pausa, la exposición corrió a cargo del jefe del Grupo Operativo del CESAEROB, acerca de la historia, misión, cometidos, sistemas y capacidad operativa actual de la Unidad. Tras la exposición, el coronel jefe y sus acompañantes despidieron a la visita, dando ésta por concluida.



SEGUNDA AUDITORÍA DE SEGUIMIENTO EN LOS ESCUADRONES DE VIGILANCIA AÉREA

Entre el 6 y ell 13 de junio se celebró satisfactoriamente la 2ª Auditoría de Seguimiento del Sistema de Gestión Ambiental “Multisite” de los Escuadrones de Vigilancia Aérea, certificado el 7 de octubre de 2009 conforme a los requisitos de la Norma UNE-EN ISO 14001:2004, por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR).

Este Sistema está implantado de acuerdo con la Directiva 107/1997, de 2 de junio, del MINISDEF sobre protección del Medio Ambiente, que fija la creación de un Sistema de Gestión Medioambiental (SGA) uniforme en todos los departamentos y las UCO del MINISDEF.

Al tratarse de un Sistema “Multisite”, aproximadamente se auditan presencialmente un tercio y documentalmente a otro tercio de los 13 Escuadrones de Vigilancia Aérea del Sistema de Mando y control del Ejército del Aire. En la presente anualidad ha correspondido auditar a los últimos cuatro EVA pendientes para completar el ciclo trianual de vigencia del certificado de Gestión Ambiental.

Durante las diferentes fases de la citada auditoría, el auditor jefe de AENOR acompañado por el representante de la Dirección, teniente Fernando Balañá Paramio, responsable de la coordinación de todas las actividades de las UCO del SMC relacionadas con Medio Ambiente, procedieron a comprobar la adecuada implantación del Sistema de Gestión.

El primer día y en dependencias de MALOG/DFR/SEPMA, se comprobó el cierre de las No Conformidades detectadas en la 1ª Auditoría de Seguimiento celebrada en junio de 2010 y la documentación de los Sistemas de Gestión de los EVA´s nº 10 (Barbanza), nº 13 (Sierra Espuña) y nº 22 (Peñas Chache).

Del 7 al 10 de junio, el auditor jefe y el representante de la Dirección de la JSMC se desplazaron a cada uno de los siguientes EVA nº 4 (Rosas), nº 21 (Pozo de las Nieves), nº 11 (Alcalá de los Gazules) y nº 3 (Constantina), donde se realizaron las auditorías presenciales compuestas por una fase de control documental y otra fase de visitas de las instalaciones, dentro del alcance de cada emplazamiento.

Una vez concluidas las visitas y para dar por finalizada la auditoría, el 13 de junio en la Jefatura del Sistema y Control se procedió a la lectura del informe emitido por auditor jefe de AENOR, acto presidido por el jefe accidental del Sistema de Mando y Control el coronel Carlos Gómez López de Medina. El informe de auditoría, describió los puntos fuertes de la organización, las oportunidades de mejora, una serie de observaciones y 6 No Conformidades menores que requerirán la presentación de un Plan de Acciones Correctivas.

Entre los puntos fuertes se destacaron; el compromiso de cumplir con los requisitos legales aplicables, el compromiso de mejora continua y prevención de contaminación, y el gran esfuerzo y dedicación de todo el personal de los Escuadrones de Vigilancia Aérea, especialmente de sus responsables ambientales, para mantener la Certificación de Gestión Ambiental.

noticiario noticiario noticiario

EL GENERAL RICARDO ORTEGA PERRIER RECIBE LA GRAN CRUZ DEL MÉRITO AERONÁUTICO EN EL SALÓN DE HONOR DEL CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El 6 de junio, presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, tuvo lugar el acto de imposición de la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico al general Ricardo Ortega Perrier, anterior comandante en jefe de la Fuerza Aérea chilena.

Tuvo lugar en el salón de honor del Cuartel General del Ejército del Aire, y al mismo asistieron los tenientes generales del Consejo Superior del Ejército del Aire, así como representantes del Estado Mayor del Aire y del Gabinete del jefe de Estado Mayor. También asistió el agregado aéreo de la Embajada de Chile en Madrid.

La condecoración, otorgada con motivo de la Pascua Militar, es la más alta distinción que puede recibir un militar en tiempo de paz en España.

Después de la imposición de la condecoración por parte del JEMA, el general Ortega dirigió unas emotivas palabras de agradecimiento por la distinción recibida, además de efectuar un breve pero completo repaso a las actividades aeronáuticas que desde los puntos de vista institucionales e industriales nos unen a los dos países y a los dos ejércitos. El general Ortega también repasó el contexto de las relaciones internacionales en las que estamos involucrados, donde la necesidad de diálogo es un elemento imprescindible. Tampoco dejó pasar por alto la cooperación española recibida durante los graves momentos que el año pasado sufrió Chile después de la acción conjunta del terremoto y tsunami que arrasó buena parte del país.



Por su parte, el jefe de Estado Mayor agradeció al general Ortega su presencia en el acto, haciendo un hueco en su agenda de la estancia en España, su colaboración para incrementar los lazos de unión entre las dos naciones, hecho que no hace sino afianzar los estrechos lazos de unión entre ambos ejércitos del aire. Así mismo, hizo referencia a la capacidad de lucha de Chile como nación ante las adversidades, y su capacidad de superación, que quedó reflejada en el rescate de los 33 mineros atrapados en la mina San José.

Con la tradicional foto de grupo se dio por concluida la parte pública de este acto.



VISITA DE UNA DELEGACIÓN FUERZA AÉREA ARGENTINA A LA JSTCIS

Del 6 al 10 de junio, una delegación de oficiales de la Dirección de Informática del Cuartel General de la Fuerza Aérea argentina, formada por la mayor Mª Teresa Cano y el primer teniente Bruno Magni, efectuó una visita oficial a la JSTCIS con motivo de las comisiones de intercambio de personal especializado en telecomunicaciones y sistemas de información.

En su visita al CONSIS fueron atendidos por el jefe del Escuadrón nº 2 del GRUTRA, comandante Elias Iruela Cámara, quien les mostró sus instalaciones y misiones.



A su llegada al Centro de Informática de Gestión (CIGES), fueron recibidos por el jefe de la Unidad, teniente coronel Javier López de Turiso y Sánchez que impartió una conferencia sobre el funcionamiento y misiones de la Unidad y explicó la evolución del CIGES, así como los planes presentes y futuros más destacados. Seguidamente, se inició un recorrido por todas las dependencias del CIGES, en las que los comandantes jefes de Grupo del CIGES expusieron cuáles eran sus respectivas misiones, metodología de trabajo y medios humanos y materiales disponibles.

En el GRUCEMAC, fueron saludados por el jefe accidental de la Jefatura y jefe del GRUCEMAC coronel Carlos Enrique Gómez López de Medina. Posteriormente el teniente coronel Francisco Gavilán Ríos explicó las funciones y responsabilidades de la Unidad, pasándose seguidamente a realizar un recorrido por las distintas áreas con explicaciones sobre aspectos técnicos de interés para la delegación de la FAA.



ACTO DE ENTRONIZACIÓN Y BENDICIÓN EN LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El 7 de junio se entronizó y bendijo la Imagen tradicional de Ntra. Sra. de Loreto en la capilla de la Base Aérea de Zaragoza. La celebración contó con la presencia del general jefe de la Base Aérea, acompañado de los jefes de las diversas Unidades presentes en la Base, de diverso personal militar y las damas de Loreto.

El capellán ilustró sobre el sentido de la entronización y bendición e invocó la protección y bendición sobre las familias, pilotos, técnicos y auxiliares que componemos la gran familia del Ejército del Aire en la capital aragonesa.

La Imagen ha sido realizada y ofrecida generosamente por el cabo 1º del Ala 15 Javier Martínez García. Hay mucho empeño y dedicación en la composición de esta imagen pues es la primera escultura de imaginería que el autor ha realizado.

De 1,60 mts., hecha con madera de melocotonero aragonés, resina, poliuretano y fibra de vidrio, resalta y ennoblece el retablo de la Capilla de la Base. Sus adornos realizados con emblemas y complementos militares del Ejército del Aire, personalizan y marcan su propiedad, la Base Aérea de Zaragoza.

ACTO DE CLAUSURA DEL CURSO "NARFA" EN LA EMACOT

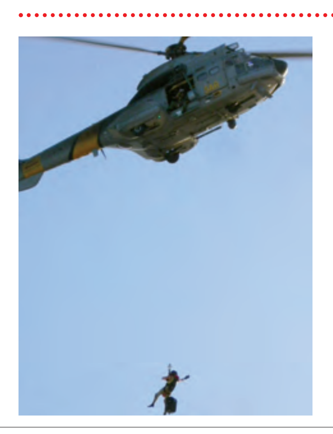
Entre los días 13 al 17 de junio tuvo lugar en la EMACOT el curso "National Allied Radio Frequency Agency" NARFA. El curso contó con la presencia de representantes de los tres Ejércitos. El acto de inauguración estuvo presidido por el coronel jefe de la sección de Telecomunicaciones del EMAD Horacio Villanueva Manrique y el de clausura por el general jefe de la División de Sistemas de Información y Comunicaciones del EMAD Antonio Gibert Oliver.

En el acto de clausura, el coronel director de la EMACOT resaltó la importancia del trabajo conjunto en áreas relacionadas con la gestión de frecuencias, así como en todos los ámbitos de los sistemas de información y comunicaciones (CIS). Agradeció la elección de la escuela como sede del curso y reiteró la disposición de la escuela para la organización de éste y otros cursos similares.

El general Gibert, por su parte, resaltó la gran importancia de contar con la experiencia y la formación necesaria en la gestión del espectro electromagnético y destacó igualmente la participación de España en el Congreso Mundial de gestión del espectro que se celebrará el año próximo, dando con ello por clausurado el XVIII curso NARFA.



EVACUACIÓN DE UNA TRIPULANTE DEL BARCO GRANDE ATLÁNTICO



El 13 de junio el 802 Escuadrón realizó una misión de aeroevacuación de una tripulante de nacionalidad filipina, con apendicitis, perteneciente a la tripulación del barco portacontenedores "Grande Atlantico" (de bandera italiana), que se encontraba al suroeste del archipiélago canario.

La misión fue requerida por Salvamento Marítimo, a través de su Centro Coordinador en Las Palmas y para su realización este Escuadrón utilizó un helicóptero Super Puma y un avión Fokker-27.

La maniobra de evacuación, mediante izado por grúa, se realizó a unos 320 Km. al suroeste de la isla de Gran Canaria. Una vez la persona evacuada a bordo del helicóptero, se procedió a trasladarla al Hospital Dr. Negrín, de Las Palmas de Gran Canaria, donde la paciente quedó ingresada.

Desde el RCC Canarias se dirigió toda la operación de salvamento y como curiosidad casualmente, en mayo de 2008, se realizó otra evacuación a este mismo buque de un tripulante que tenía una herida abierta en un tobillo.



SE PRESENTAN LOS CURSOS DE LA UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL MAR CON SEDE EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El 14 de junio tuvo lugar en la Academia General del Aire la presentación de los cursos de la Universidad Internacional del Mar, dentro del Campus Mare Nostrum. Los cursos, que se impartirán en las instalaciones de la Academia tendrán por título "La Cultura de Defensa: Factores Humanos", y "X Curso de cultura militar y aeronáutica". Ambos serán organizados por la Academia General del Aire, en codirección con las Universidades de Murcia y Politécnica de Cartagena respectivamente. Asistieron el vicerrector de Desarrollo Estratégico y Formación de la Universidad de Murcia, Fernando Martín Rubio, el vicerrector de Estudiantes y Extensión Universitaria de la Universidad Politécnica de Cartagena, Francisco Martínez, la directora de la Universidad Internacional del Mar, Manuela López, y el coronel director de la Academia General del Aire, Juan Antonio Ortega.

Este verano se llevará a cabo la 28 Edición de los Cursos de la Universidad Internacional del Mar, continuación a los del pasado año, como manifestó Manuela López, en esta ocasión con realzada importancia, ya que se incluyen dentro de la oferta formativa ofrecida por el Campus de Excelencia Internacional Mare Nostrum, que une a ambas universidades públicas de la Región.

En este sentido la Academia General del Aire, al igual que la Universidad Internacional del Mar, pretenden ser punto de referencia científico y cultural, contribuyendo a fortalecer la idea de una universidad abierta a la sociedad. Precisamente el coronel director, Juan Antonio Ortega, reiteró la importancia de mantener una relación cercana y potenciada con las universidades y, en este caso en concreto, con las propias Universidades de Murcia y Politécnica de Cartagena, con quien las relaciones son excelentes.

En particular el curso "Cultura de Defensa: Factores Humanos", se configura como una oportunidad para establecer relaciones estables de cooperación entre la UMU y la AGA. Codirigido y programado conjugando aspectos básicos de la defensa en sus distintas facetas, su contenido cubre un gran elenco de temas, destacando los relacionados con el derecho internacional y el terrorismo yihadista, impartido por Cesáreo Gutiérrez Espada. Por su parte el "X Curso de cultura militar y aeronáutica" que se viene celebrando desde hace años, tiene por objeto acercar el mundo militar y el aeronáutico a la sociedad, fomentando también la cultura de Defensa y la historia aeronáutica. En ellos se ofrece la posibilidad de alojar a los alumnos inscritos que lo soliciten en las instalaciones de la Academia General del Aire de realizar un bautismo de vuelo durante el mismo, algo que sin duda ofrecerá un atractivo incentivo a los alumnos participantes. Los cursos están abiertos a todas las personas interesadas en el tema, sean o no universitarias, y se llevará a cabo en las instalaciones de la Academia General del Aire. Para más detalles se puede consultar la página "web" www.um.es/unimar.





LA ESCUELA TALLER DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS DE LA MANCOMUNIDAD DEL SURESTE DE GRAN CANARIA EN EL 802 ESCUADRÓN DE FF.AA.

El 14 de junio alumnos de la Escuela Taller de Seguridad y Emergencias de la Mancomunidad del Sureste de Gran Canaria visitaron el 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. En el hangar del 802 Escuadrón se mostró una exposición estática de material del avión Fokker-27 y del helicóptero Super Puma, con que está equipada esta unidad, así como sus tripulaciones, equipos y elementos de a bordo, exponiendo el papel desempeñado por cada uno de los tripulantes, así como las principales características y capacidades de las mismas. Recibieron explicaciones sobre el papel que esta Unidad desempeña, en su área de responsabilidad, en el ámbito del salvamento.



LOS ALUMNOS QUE FINALIZAN SUS ESTUDIOS EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE VISITAN LA SEDE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

El 15 de junio los alumnos que finalizan sus estudios en la Academia General del Aire visitaron la sede del Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que se encuentra en la ciudad de Murcia.

La comitiva, encabezada por el coronel director de la Academia General del Aire, Juan Antonio Ortega Vázquez, inició la visita con la tradicional ofrenda en el Santuario de la Virgen Fuensanta. Posteriormente la comisión se trasladó a la sede de la Comunidad Autónoma, que se encuentra en el Palacio de San Esteban de la ciudad de Murcia, donde los alumnos saludaron personalmente al presidente del Gobierno de la Comunidad Autónoma, Ramón Luis Valcárcel Siso.

Tras la recepción, tuvo lugar la tradicional comida en un restaurante de la ciudad murciana, a la que asistieron los alumnos y los profesores que acompañaban la visita, además de algunos representantes del gobierno regional.

Esta visita se encuentra dentro del plan de actividades que realizan los alumnos anualmente en la Academia General del Aire y cuya finalidad es complementar la formación de los alumnos ofreciéndoles la posibilidad de visitar unidades del Ejército del Aire o, como es el caso, brindándoles la posibilidad de visitar diferentes organismos e instituciones que son de interés para la formación de los alumnos de la Academia General del Aire.





UN AVIÓN C-101 DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE LUCE YA EN UNA ROTONDA DE SAN JAVIER

El Ministerio de Defensa, a propuesta del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, ha cedido un avión de la Academia General del Aire que luce desde el 17 de mayo en una céntrica rotonda del municipio de San Javier.

El coronel director, Juan Antonio Ortega y la alcaldesa de San Javier Josefa García, se acercaron el 17 de mayo para supervisar “in situ” los trabajos de colocación y fijación de la estructura metálica de base que sustenta a la aeronave y la eleva del suelo entre tres y seis metros.



El avión, un C-101 dedicado a la enseñanza en vuelo en la AGA, es el primero de su clase que ha sido dado de baja para el servicio por el Ejército del Aire. Se trata de un avión fabricado por la empresa española Construcciones Aeronáuticas, hoy denominada EADS. Este tipo de avión es el utilizado por los profesores y alumnos que forman parte de la Escuela Básica, también denominada 793 Escuadrón, y es a su vez el mismo avión que utiliza la Patrulla Águila para sus exhibiciones, si bien este último muestra otro diseño de colores en su fuselaje y dispone de un sistema de humos.

El C-101 es el avión más representativo y emblemático de la Academia, ya que es la aeronave del Ejército del Aire que más horas de vuelo ha realizado en este centro de formación, superando incluso a la mítica Bücker, ya que cuenta en su haber con más de 200.000 horas de vuelo.



EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES, IMPOSICIÓN DE CONDECORACIONES Y DESPEDIDA DEL PERSONAL EN LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El 17 de junio se celebró en la Base Aérea de Zaragoza, bajo la presidencia del general jefe de Movilidad Aérea, Eduardo Gil Rosella, un acto militar de exaltación de virtudes militares, imposición de condecoraciones y despedida oficial del personal militar y civil por pase a la situación de reserva o jubilación.

Para dicho acto se constituyó una Escuadrilla de Honores formada por: -Estandarte del Ala 31, -Escuadra de Gastadores de la Agrupación Base, -Dos Secciones de Tropa de las UCO´s de la Base Aérea de Zaragoza y - Una Sección de Tropa del EADA.

En el acto se comentó el artículo 55 de las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas, referente a la “Responsabilidad en el ejercicio del mando”.

Posteriormente, se procedió a la entrega de condecoraciones, de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, del Merito Aeronáutico y a la Constancia en el Servicio al personal de las distintas Unidades ubicadas en la Base.

Seguidamente, se despidió de la Bandera el personal militar y civil de esta Base y de la Jefatura de Movilidad Aérea con motivo de su pase a la reserva o jubilación.

Por último, tras el homenaje a los que dieron su vida por España y la despedida del Estandarte, se llevo a cabo el tradicional desfile militar a cargo de las Fuerzas participantes en el acto.







VISITA A LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE DEL VICARIO EPISCOPAL DEL MINISTERIO DE DEFENSA

El 17 de junio visitó la Academia Básica del Aire el Vicario Episcopal del Ministerio de Defensa Francisco Javier de la Vega Fernández. A su llegada fue recibido por el coronel director Pablo José Castillo Bretón quién tras una breve exposición sobre del Aeródromo y Academia, le acompañó a visitar las instalaciones.

Posteriormente, el vicario ofició la Santa Misa en la Capilla de la Academia en el transcurso de la cual recibieron el Sacramento de Confirmación un grupo de alumnos, personal de tropa y personal civil de la Unidad que voluntariamente lo habían solicitado.

Finalizada la visita el vicario emprendió viaje de regreso a Madrid.

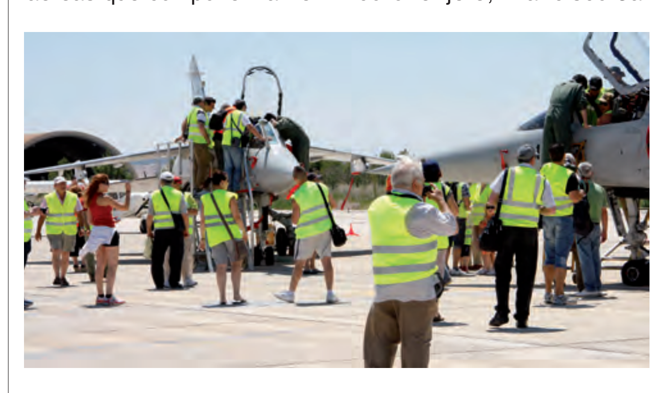




VISITA DE LA FEDERACIÓN DE DEPORTES AÉREOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA A LA BASE AÉREA DE ALBACETE Y ALA 14

El 18 de junio tuvo lugar en la Base Aérea de Albacete la visita de más de cien deportistas federados de las distintas modalidades aéreas que componen la Federación de Deportes Aéreos de la Comunidad Valenciana, y 30 aeronaves de Valencia, Castellón y Alicante. Tras ser recibidos por el coronel jefe, Francisco Javier del Cid de León, quien realizó una presentación de la Unidad en la sala de "briefing" del edificio de Fuerzas Aéreas, realizaron un recorrido por el simulador de vuelo, exposición estática de dos C-14 M, así como de un C-14 M en refugio D-1, con su despliegue de armamento, y por el hangar de motores y revisiones. Posteriormente, se hizo entrega de un recuerdo de la visita al presidente de la Federación, recibiendo de éste, a su vez, una placa conmemorativa. Finalmente, habiendo sido testigos del funcionamiento operativo de la Base y de su personal, la visita terminó con el despegue de las aeronaves participantes hacia sus aeródromos de origen.







EL ÓRGANO DE DIRECCIÓN DEL TLP CELEBRA SU REUNIÓN ANUAL EN LA BASE AÉREA DE ALBACETE

Los representantes de los Estados Mayores de las Fuerzas Aéreas de los diez países firmantes del MoU del TLP se han reunido los días 22 y 23 de junio en el Cuartel General del Programa. La reunión comenzó con el informe general del jefe del TLP, coronel Ignacio Bengoechea Martí, y continuó con la discusión del programa de cursos y vuelos para 2012, el presupuesto anual para ese año y diversos aspectos operativos y administrativos.

También se trató sobre las relaciones operativas del Programa con la OTAN (hay que recordar que el TLP no se encuentra dentro de la estructura orgánica de la Alianza), la cobertura de puestos de personal del Staff por las naciones y la utilización de tecnologías de última generación para incrementar el valor del entrenamiento proporcionado por el TLP a las tripulaciones que acuden a los diferentes cursos.



Como todos los años, los respectivos Estados Mayores recibieron cumplida información sobre los temas a tratar para que sus representantes puedan aportar la postura nacional y, sobre todo, alcanzar los consensos que el propio MoU demanda.

noticiario noticiario noticiario

EL CLUB PATRULLA ÁGUILA VISITA LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

Un año más el Club Patrulla Águila visitó las instalaciones de la Academia General del Aire el viernes 24 de junio, donde además de la tradicional visita a las instalaciones tuvo lugar una exhibición de la Patrulla Águila.

Los socios del club, más de doscientos en esta ocasión, fueron recibidos por el comandante Miguel Puertas, continuando posteriormente con la presentación del equipo titular de esta temporada 2011.

Tras el saludo inicial y la presentación, los asistentes iniciaron un recorrido por la zona de vuelos, donde visitaron los simuladores, el hangar C-3, una exposición estática de aviones C-101 y los escuadrones de vuelo elemental y básico, además de la sala de la Patrulla Águila que se encuentra en el edificio de vuelos.





Finalizada la visita, tuvo lugar el ensayo/exhibición de la Patrulla Águila, que fue seguida con detenimiento y entusiasmo por los socios del club.

Finalmente, tras el ensayo/exhibición, los miembros del club y los componentes de la Patrulla Águila se hicieron la tradicional foto de recuerdo, tras la cual tuvo lugar la entrega de obsequios y la firma de posters de la que se hicieron partícipes todos los socios del club asistentes.

EL EVA Nº1 CELEBRA SU ACTO DE EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES

El EVA nº1 celebró en junio más su acto de exaltación de virtudes militares, presidido por el general de Movilidad Aérea (JMOVA) Eduardo Gil Rosella, al que asistieron el general de la Academia de Logística de Calatayud del Ejército de Tierra (ACLOG), Gonzalo Sánchez Urbón y una nutrida representación de oficiales de Unidades ubicadas en la Base Aérea de Zaragoza y de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado del área de influencia del Escuadrón.

El acto militar consistió en la imposición anual de condecoraciones al personal de la Unidad, las alocuciones a cargo del JEVA-1 y del suboficial más antiguo condecorado, un homenaje a los que dieron su vida por España y el desfile a cargo de una Sección de Honores. El general Gil Rosella aprovechó la visita para conocer antes las nuevas instalaciones de la Unidad.





REUNIÓN DE COORDINACIÓN DE LAS SECCIONES DEPARTAMENTALES DE IDIOMAS DE LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE EN LA EMACOT

El 28 de junio tuvo lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones(EMACOT) una reunión de las Secciones Departamentales de Idiomas de la Academia Básica del Aire, con objeto de coordinar las líneas de actuación necesarias para el curso escolar 2011-2012 entre las distintas escuelas de formación de suboficiales.

Dicha reunión se celebró a propuesta de la Academia Básica del Aire, y a ella asistieron personal de la ABA, ETESDA, GRUEMA, CECAF, ESTAER, ESAUTO y EMACOT.

La agenda de trabajo estuvo marcada por el análisis de los resultados del presente curso escolar, la discusión de los criterios de evaluación y calificación, el análisis del nuevo formato de examen de SLP, los nuevos planes de estudios y la coordinación de las acciones necesarias para el próximo curso escolar.



El acto fue presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, acompañado por miembros del Consejo Superior del Ejército del Aire.



El general del Aire José Jiménez Ruiz, en un momento de su alocución.

ENTREGA DE LOS TROFEOS DE SEGURIDAD DE VUELO, DE SEGURIDAD EN EL MANEJO Y MANTENIMIENTO DE LAS ARMAS DE FUEGO, Y DE LOS PREMIOS A LA EXCELENCIA EN EL SOSTENIMIENTO DEL EJÉRCITO DEL AIRE "JOAQUÍN GONZÁLEZ SÁNCHEZ" CORRESPONDIENTES AL AÑO 2010

El 28 de junio se celebró en el hangar del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas el acto de entrega de los Trofeos de Seguridad de Vuelo, de Seguridad en el Manejo y Mantenimiento de las Armas de Fuego, y de los Premios a la Excelencia en el Sostenimiento del Ejército del Aire "Joaquín González Sánchez" correspondientes al año 2010.

El acto fue presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), general del Aire José Jiménez Ruiz, y estuvo marcado por el luto oficial declarado con motivo del reciente fallecimiento en atentado en Afganistán del sargento Manuel Argudín Perrino y la soldado Niyireth Pineda Marín. Por ello, y de acuerdo con la normativa vigente, no se recibió a la Enseña Nacional, no se rindieron honores de ordenanza a la autoridad que presidía el acto ni se llevó a cabo el desfile terrestre previsto. Asimismo, en señal de duelo, no se interpretó ninguna pieza musical, excepto el himno del Ejército de Aire.

El trofeo de Seguridad de Vuelo en su modalidad "Unidad Distinguida" ha correspondido al 45 Grupo de Fuerzas Aéreas y al destacamento Mizar, mientras que en la modalidad de "Personal Distinguido" los premiados han sido el capitán Manuel López-Lago López-Zuazo (Ala 14), el capitán Vicente Navarro Campos (43 Grupo de Fuerzas Aéreas) y los integrantes de la Sección de Inspección en Vuelo de Radioayudas del Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire.



El teniente coronel Francisco Braco Carbó del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas, recibiendo el trofeo de manos del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.



El capitán Manuel López-Lago López-Zuazu del Ala 14 recibiendo el trofeo de manos del teniente general Juan Luis Abad Cellini, jefe del Mando Aéreo de Combate.



El coronel José Miguel Jiménez García, jefe del Grupo de Seguridad de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire (GRUSEG) recibiendo el trofeo de manos del general de división Eugenio Ferrer Pérez, jefe del Mando Aéreo de Canarias.



El sargento 1º Francisco Javier Aguilar Molina del EZAPAC recibiendo el trofeo de manos del general de división Javier García Arnaiz, segundo jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.

En Seguridad en el Manejo y Mantenimiento de las Armas de Fuego el trofeo en modalidad "Unidad Distinguida" fue para el Grupo de Seguridad de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire y en modalidad "Personal Distinguido" el trofeo fue para el sargento primero Francisco Javier Aguilar Molina (Escuadrón de Zapadores Paracaidistas).

En cuanto a los Premios a la Excelencia en el Sostenimiento del Ejército del Aire, han sido concedidos en su modalidad colectiva (premio EADS-CASA) a la Maestranza Aérea de Albacete y al 43 Grupo de Fuerzas Aéreas.

En su modalidad individual, los premiados fueron los siguientes:

– Ingeniería (Premio ISDEFE): comandante Rosa María López (Academia General del Aire).
– Abastecimiento (Premio EADS-CASA): capitán Manuel Mateo Infante (Maestranza Aérea de Albacete).
– Mantenimiento de Armamento (Premio EXPAL): subteniente Belarmino Fernández Sánchez (Ala 15).



Los jefes de las unidades distinguidas en los premios a la Excelencia en el Sostenimiento del Ejército del Aire, recibiendo el trofeo de manos del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.



El capitan Manuel Mateo Infante de la Maestranza Aérea de Albacete recibiendo el galardón del teniente general Juan Luis Abad Cellini, jefe del Mando Aéreo de Combate.



El subteniente Belarmino Fernández Sánchez, del Ala 15, recibiendo su trofeo de manos del teniente general Fernando Sacristán Ruano, jefe del Mando del Apoyo Logístico.



El brigada Alfredo Mateo Martín, de la B.A. de Zaragoza, recibiendo su trofeo de manos del teniente general Miguel Romero López, jefe del Mando de Personal del Ejército del Aire.



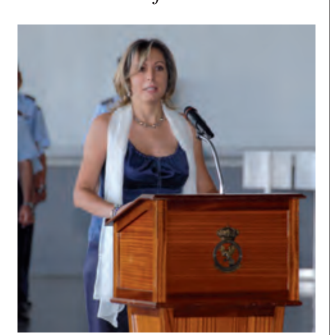
Sargento primero José Javier Lumbier Cortés, del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo, recibiendo su trofeo de manos del del general de división Javier García Arnaiz, segundo jefe del Estado Mayor.



Agustín de la Orden Parra, de la Maestranza Aérea de Madrid, recibiendo su trofeo de manos del teniente general Fernando Lens Astray, jefe del Mando Aéreo General.



El teniente general Juan Antonio del Castillo Masete, recibiendo su galardón de manos del general del Aire José Jiménez Ruiz, jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.



Palabras en nombre de los galardonados a cargo de Mónica Melle Hernández, directora general de Infraestructura del Ministerio de Defensa.

– Mantenimiento de Motores (Premio ITP): Manuel Báez San Onofre (Grupo de Escuelas de Matacán).
– Mantenimiento de Electrónica (Premio INDRA): brigada Alfredo Mateo Martín (Base Aérea de Zaragoza).
– Mantenimiento de Helicópteros (Premio EUROCOPTER): a los miembros del taller de la ERR HD.21 (802 Escuadrón).
– Transporte y otros sistemas (Premios SLI): sargento primero José Javier Lumbier Cortés (Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo).
– Mantenimiento de Aviones (Premio IBERIA): Agustín de la Orden Parra (Maestranza Aérea de Madrid).
– Transformación logística en el Ejército del Aire (Premio General Jefe del Mando del Apoyo Logístico del Ejército del Aire): teniente general Juan Antonio del Castillo Masete.
– Infraestructura y Medio Ambiente (Premio Servicio Militar de Construcciones): Mónica Melle Hernández, directora general de Infraestructura del Ministerio de Defensa.

Después de la entrega de los trofeos, Mónica Melle Hernández pronunció unas palabras en nombre de los galardonados, a las que siguieron las pronunciadas por el teniente general Fernando Sacristán Ruano, jefe del Mando del Apoyo Logístico del Ejército del Aire.



Acto en el que se hizo homenaje a los que dieron su vida por España.

Finalmente se dirigió a los presentes el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire. Al inicio de sus palabras, el general Jiménez Ruiz recordó a los militares fallecidos en Afganistán y pidió guardar un minuto de silencio en su memoria, para posteriormente felicitar a los premiados, insistir en la importancia de la seguridad en el manejo de los sistemas como premisa fundamental de las actividades del Ejército del Aire e instar a los presentes a contribuir a hacer de nuestro ejército una institución mejor y más eficaz en el desempeño de nuestros cometidos que nos haga sentirnos orgullosos de pertenecer a él.

Tras entonarse el himno del Ejército del Aire y el tradicional acto de homenaje a los que dieron su vida por España, se dio por concluido el acto.



NOCHE DE MÚSICA Y DANZA ESPAÑOLA EN EL ACUARTELAMIENTO AÉREO DE TABLADA

El 29 de junio a las 22.00 horas, se celebró la "Noche de Música y Danza española", en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada, presidida por el general adjunto al director de Enseñanza (GADEN) general de brigada Juan Carlos Muñoz Alcántara.

El coronel Juan Miguel González Antequera, jefe del Acuartelamiento, dirigió unas palabras de bienvenida, y una breve reseña histórica de la Unidad al personal asistente, indicando la importancia de este tipo de eventos como nexo de unión entre la población civil y las Fuerzas Armadas.

El programa consistió en la interpretación de distintas obras de música española por la Unidad de Música de la Agrupación del ACAR Tablada, y actuaciones de coros y danzas de la provincia.

VISITA A LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE MANDO, CONTROL Y TELECOMUNICACIONES DE UNA DELEGACIÓN BRASILEÑA

El 30 de junio tuvo lugar en la EMACOT una visita de una delegación brasileña, presidida por el general de brigada Antonino dos Santos Guerra Neto y acompañada por personal de la empresa INDRA, a las instalaciones del simulador de defensa aérea ubicado en la EMACOT.

Allí asistieron a una conferencia sobre el uso del simulador de defensa aérea en los distintos cursos que se imparten en la Escuela. En dicha conferencia se puso de manifiesto que el simulador es la piedra angular en todos los cursos relacionados con las áreas de vigilancia, identificación y control, y que gracias a su uso, el alumno está en condiciones de ocupar el puesto de una sala de operaciones relacionado con el curso al finalizar el proceso de enseñanza-aprendizaje.





El coronel recibe novedades del teniente coronel jefe de estudios.

ENTREGA DE CERTIFICADOS DE PILOTOS Y MECÁNICOS EN LA BASE AÉREA DE ARMILLA

El día 1 de julio tuvo lugar en la Plaza de la Bucker de la Base Aérea de Armilla el acto de clausura del 151° Curso de Piloto de Helicópteros, del 108° Curso Instrumental de Helicópteros, y del 62º Curso de Mecánico de Mantenimiento de Helicóptero.

Un total de 17 alumnos del 151° CPH, 10 del Ejército de Tierra (ET), 3 de la Guardia Civil y 4 de la Fuerza Aérea argentina, recogieron el certificado que les acredita como pilotos de helicóptero al haber superado satisfactoriamente las fases teóricas y las 50 horas de vuelo realizadas en el HE.25 "Colibrí". El curso se ha adaptó sin problemas para que los alumnos provenientes de Ar-



Alumnos del Ejército de Tierra y de la Guardia Civil recibiendo sus certificados.



Alumnos argentinos recibiendo sus certificados.


Alumnos del CPH.


Los cuatro alumnos argentinos junto al Tcol. Jefe de estudios.


Todos los alumnos del CPH.


Alumnos del CIH junto al jefe de estudios.


Alumnos del curso de mecánico de mantenimiento de helicóptero.

gentina, que ya contaban con experiencia previa, recibieran una enseñanza cualificada en vuelo táctico y de montaña.

También el 108° CIH fue finalizado con aprovechamiento en HE.24 "Sikorsky" por los 10 alumnos del Ejército de Tierra, que realizaron un total de 45 horas de vuelo cada uno. Este curso ha sido el primero que se ha llevado a cabo según el nuevo modelo de enseñanza para el ET, el cual persigue, entre otros cambios, que se realicen de forma consecutiva los Cursos de Piloto e Instrumental, con una duración total de seis meses. Es interesante remarcar la importancia que el inglés aeronáutico viene tomando en este curso, ya que en breve se exigirá a todos los pilotos con habilitación instrumental el nivel operacional recomendado por OACI y exigido por la normativa europea.

A su vez, el 62 º curso de mecánico de mantenimiento de helicóptero fue realizado por 5 alumnos pertenecientes a la Guardia Civil y 6 alumnos de tropa procedentes de distintas unidades de helicópteros del Ejército del Aire. Este curso ha sido el primero en integrar durante los seis meses del curso a personal del Ejército del Aire y de la Guardia Civil.


Los alumnos rompiendo filas por última vez en la Base Aérea de Armilla.

EXHIBICIÓN DE LA PATRULLA ASPA EN EL 95 ANIVERSARIO DE LA ESCUADRILLA "LAFAYETTE"

La Patrulla Aspa estuvo presente durante los días 2 y 3 de julio en el Luxeuil Air Show 2011, organizado por la Base Aérea 116 "Teniente Coronel Tony Papin", a favor de la Obra Social de la Fundación Aérea (FOSA), cuya misión es ayudar al personal y familias de la Fuerza Aérea francesa más necesitados.

Este festival es el último de los de tres festivales aéreos organizados en Francia durante este año.

La Base Aérea 116 "Teniente Coronel Tony Papin" se encuentra en el campo de Luxeuil-Saint-Sauveur, situada a 5 km al sur de la ciudad de Luxeuil-les-Bains, en Haute-Saône (Francia) y al suroeste de la cordillera de los Vosgos, a unos 60 km de la frontera con Suiza. En la tierra de Luxeuil han acaecido importantes eventos históricos aeronáuticos al haber sido protagonista de los vuelos realizados por la escuadrilla "Lafayette". El 18 de abril de 1916, durante la 1ª Guerra Mundial, voluntarios estadounidenses crean la "American Escuadrilla" en la Base Aérea de Luxeuil para ayudar a Francia. Este escuadrón fue llamado la "Escuadrilla Lafayette" el 06 de diciembre de 1916 en honor del oficial francés que llegó a participar en la Guerra de la Independencia contra Gran Bretaña. El 1 de julio de 1947, el Escuadrón de caza "Lafayette" se involucra en la guerra de Indochina y la guerra de Argelia, con base en Friedrichshafen y Bremgarten sucesivamente, regresando en 1961 a Luxeuil.



Increíble rotura Alhambra.



Junto al personal de la fundación FOSA.

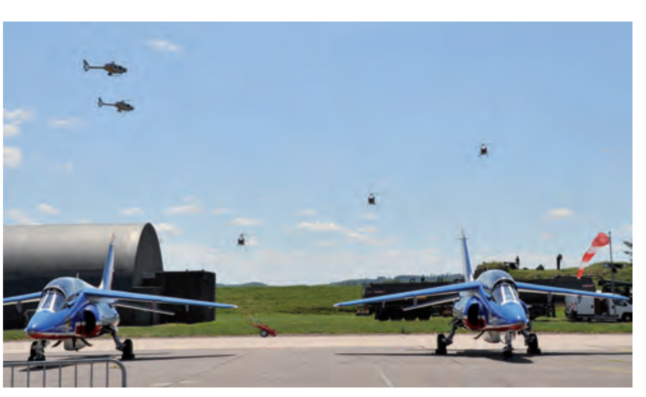
Así, en este festival donde la historia es presente, desfilaron aviones tan clásicos como un DC-3 de la RAF, T-28, P-40, Vampire, Dakota, Falco F8, T-6, y un largo etc.

La Patrulla Aspa realizó sendas exhibiciones el sábado y el domingo. Durante el sábado la intensidad del viento en la zona de demostración impidió la realización de las maniobras: "dos contra uno" y "tornado". Aun así, el público, tanto el entendido como el profano, elogió la exhibición por su belleza, plasticidad y originalidad de la tabla.

El domingo, con buena meteorología, se llevó a cabo la segunda exhibición completa ante un público muy superior en número al del día anterior. En total cerca de 45.000 personas disfrutaron de la exhibición, a medio camino entre el espectáculo y el homenaje a tan distinguida Unidad.



95 años de la escuadrilla 'Lafayette'.



Sobre la patrulla de Francia.





EL JEFE DE ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DEL AIRE PRESIDE LA ENTREGA DE REALES DESPACHOS EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El 4 de julio, tuvo lugar en la Academia General del Aire el solemne acto de entrega de despachos de la LXII promoción de la escala de oficiales de los cuerpos general y de intendencia del Ejército del Aire, así como de la XIX promoción de la escala de oficiales del cuerpo de ingenieros y de la XVI promoción de la escala técnica del mismo cuerpo.

Fue presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz y por el presidente de la comunidad autónoma de la región de Murcia Ramón Luis Valcárcel, así como por otras autoridades civiles y militares, entre ellas el delegado del Gobierno, Rafael González Tovar, y los nuevos alcaldes de San Javier y Los Alcázares.

En total se entregaron 74 despachos de oficiales, de ellos 65 para hombres y nueve para mujeres.

El acto se inició con la tradicional oración de acción de gracias a cargo del arzobispo ordinario castrense Juan del Rio Martín, continuando con el relevo de abanderado, la entrega de reales despachos y la imposición de condecoraciones a los números uno de las promociones. Cabe reseñar que este año el número uno de la LXII promoción del cuerpo general, escala de oficiales ha sido el teniente Luis Gómez-Guillamón Pérez.



Tras el tradicional lanzamiento de gorras al aire por los alumnos graduados y el traslado de las fuerzas de a pie al punto de parada, se iniciaron los desfiles aéreo y terrestre. El primero corrió a cargo de una formación en rombo de nueve aviones E.26 Tamiz y de la siempre espectacular Patrulla Águila, que posteriormente sobrevoló los cielos de la Academia dejando la estela coloreada de la bandera nacional en el acto a los caídos, última parte del solemne acto.







ENTREGA DE AYUDA HUMANITARIA EN HERAT

El 7 de julio fue entregada al pueblo afgano en la Base Avanzada de Apoyo (FSB) de Herat una importante cantidad de ayuda humanitaria, la cual fue recogida por representantes de diversos órganos de la ciudad de Herat.

Dentro de la Base tuvo lugar un sencillo acto en el que el coronel Fulgencio Saura Cegarra, jefe de la FSB, hizo una entrega simbólica de parte del material donado.

Al acto acudieron Sadat, representante de la alcaldía de Herat; Nasir Ahmad, representante del departamento de educación; Ahmady, representante para Herat de la Media Luna Roja; Ahmadi, jefe del departamento de comunicación y Tariq Noorzadeh, jefe de protocolo.

La ayuda humanitaria entregada al pueblo afgano a lo largo del año 2011 ha sido proporcionada por las empresas y fundaciones siguientes: BBVA, Caja Astur, Caja Madrid, Cepsa, EADS, El Corte Inglés, Eurocopter, Fundación Atlético de Madrid, Fundación Sacyr-Vallehermoso, FUHNPAIIN, Grupo Arturo, Grupo Leche Pascual, Iberia Mantenimiento, Indra, Induyco, Infancia sin Fronteras, ISDEFE, ITP, Mensajero Alimentación, ROTARY International, Santander y Telefónica.



LA PATRULLA ASPA EN EL EXTREMO MÁS OCCIDENTAL DEL CONTINENTE EUROPEO

El 10 de julio se celebró la tercera edición del Estoril Air Show, encargado por el Ayuntamiento de Cascais y organizado por PROAIR.

Como en anteriores ocasiones, se congregaron cerca de diez mil personas en las proximidades de Estoril, en un evento que ya se ha convertido en una seña de identidad de esta localidad.



Sobre las playas de Cascais.



Con nuestros hermanos los rotores de Portugal.

Llevado a cabo en la playa del Tamariz, se caracterizó por exhibiciones aéreas de gran calidad y variedad, acompañadas de música y comentarios técnicos en directo.

Entre los participantes cabe destacar la primera exhibición del equipo de paracaidismo del Ejército Portugués “Falcões Negros”. La parrilla contó entre otros con la patrulla italiana “Pioneer Team”, la peculiar patrulla “Reva” francesa, con sus aviones Acroez y la Patrulla “Jacob 52” española, con sus clásicos YAK 52, espectaculares. También pudimos disfrutar de la presencia de Diana Gomes da Silva, la única mujer piloto de acrobacias aéreas en la Península Ibérica.

La Patrulla Aspa tuvo el honor de cerrar el festival con una exhibición llevada a cabo en un día ventoso, pero que no deslució las maniobras realizadas, tanto por el solo como por la patrulla en su conjunto.



XLV VUELTA AÉREA DE ESPAÑA Y XXVIII TROFEO DE S.M. EL REY

El Real Aeroclub de España celebró entre los días 11 y 17 de julio "la XLV Vuelta Aérea de España y XXVIII Trofeo de S.M. el Rey".

El 11 de julio, tuvo lugar la concentración de los participantes en la Base Aérea de Armilla y Ala 78 (Granada), donde aterrizaron sin novedad a primeras horas de la mañana. El día propició el encuentro de los pilotos y acompañantes, quienes, junto con una comisión de personal militar, disfrutaron de la visita a las diversas dependencias de la Base.

Tuvieron la oportunidad de recrearse en el flamante museo de "La Memoria Histórica", siendo recibidos por el coronel del Ala, con quien intercambiaron impresiones sobre el memorable "Centenario de la Aviación Española".

La jornada transcurrió con la camaradería propia de los apasionados por la aviación, compartiendo, al final de la misma, un almuerzo en las instalaciones de la Base Aérea, lugar en el que el presidente del Real Aero Club de España, José Luís Olías se dirigió a los presentes animándoles a continuar en esta apasionante empresa: "La Aviación Deportiva", y agradeciendo el hermanamiento histórico con el Ejército del Aire.

Al atardecer no desperdiciaron la oportunidad que les brindaba la hermosa ciudad de Granada, y visitaron "El Parque de las Ciencias", donde disfrutaron del patrimonio científico, cultural y tecnológico que allí se ofrece con motivo de los cien años de la historia de la aviación.

Al día siguiente despegaron escalonadamente con rumbo al aeropuerto de Jerez, iniciando así la primera etapa que medirá la capacidad de los participantes para mantener regularidad y precisión en la navegación.

Para el personal de la Base Aérea de Armilla ha sido muy gratificante comprobar la dedicación e ilusión con la que los organizadores se entregan para hacer posible la realización de este evento anual.



SE CLAUSURAN LOS CURSOS DE VERANO CON SEDE EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

Tradicionalmente la AGA codirige cursos de verano tanto con la Universidad Politécnica de Cartagena como con la Universidad de Murcia. Gracias al esfuerzo unificador simbolizado y promovido por el campus de excelencia internacional "Mare Nostrum", ambos se han integrado en la oferta de cursos de verano de la Universidad del Mar.

El curso con la UPCT, en su X edición, con título genérico de "Curso de Cultura Militar y Aeronáutica", tuvo gran aceptación entre los alumnos de las universidades de Murcia, politécnica y UNED de Cartagena así como entre los alumnos de la AGA, clausurado el 15 de julio en presencia del coronel director, Juan Antonio Ortega Vázquez, el rector magnífico de la Universidad de Murcia, José Antonio Cobacho Gómez, y el coordinador del curso Fernando Navarro Aznar.

Por otro lado, el curso con la Universidad Internacional del Mar, en su 3ª edición, con título genérico "Curso de Cultura de Defensa", se centró en el tema "Factores Humanos". Muy interesantes fueron los temas tratados destacando la conferencia impartida por Cesáreo Gutiérrez Espada, relacionada con el derecho internacional y el terrorismo yihadista. El curso fue clausurado el día 22 de julio en la AGA y a su clausura asistieron el coronel director y la vicerrectora de Ordenación Académica de la UPCT, Josefina García León.





Este año por primera vez, el CUD organizó unas jornadas sobre "Tecnología de doble uso" entre los días 18 y 20 de julio, contando con la participación mayoritaria de ponentes del propio centro universitario, la AGA y la UPCT, a cuya clausura el día 20 de julio asistieron representantes de los centros docentes.



VISITA AL 802 ESCUADRÓN DEL PERSONAL DE LA XLV VUELTA AÉREA DE ESPAÑA

El 15 de julio, y con motivo del paso por las Islas Canarias de la XLV Vuelta Aérea a España, tuvo lugar en las instalaciones del 802 Escuadrón la visita del Real Aeroclub de España y los participantes de dicha vuelta.

Fueron recibidos por personal de la Unidad, y en el interior del hangar del 802 Escuadrón se desplegó una exposición estática de los sistemas de armas con los que está equipada esta Unidad (helicóptero Súper Puma y avión Fokker-27), así como de equipos y elementos de a bordo. Las respectivas tripulaciones de servicio expusieron el papel que desempeña cada uno de los tripulantes en ambas aeronaves, y las principales características y capacidades de las mismas.

El personal asistente pudo escuchar las explicaciones sobre el papel que esta Unidad desempeña, en su área de responsabilidad en Canarias, en el ámbito del Salvamento Aéreo y la secuencia de eventos en el hipotético caso de una misión real.

CELEBRACIÓN DE LA FESTIVIDAD DE NTRA. SRA. DEL CARMEN, PATRONA DE LA ARMADA

El 16 de julio tuvo lugar en el Arsenal de las Palmas la celebración de la Festividad de Ntra. Sra. del Carmen, Patrona de la Armada, con participación de la Unidad de Música y Banda de Cornetas y Tambores del Grupo del Cuartel General del Mando Aéreo de Canarias.







ACTO DE JURAMENTO O PROMESA A LA BANDERA DE ASPIRANTES A MTM EN LA ETESDA

El 29 de julio, presidido por el general director de Personal del Ejército del Aire, general de división Santiago Guillén Sánchez, tuvo lugar el acto de Juramento o Promesa ante la Bandera de España de 64 alumnos, pertenecientes al primer ciclo de 2011 de Militares Profesionales de Tropa del Ejército del Aire que finalizaban la fase de Formación General Militar y de un grupo de 17 ciudadanos españoles.

El acto se celebró en la plaza de armas de la ETESDA, ante un nutrido número de invitados y familiares, y contó con la presencia de diversas autoridades civiles y militares, así como con destacados representantes de la sociedad zaragozana.

La formación estuvo compuesta por: Escuadra de Gastadores, Escuadrilla de Honores, Estandarte de la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) y Escuadrilla de alumnos.

Tomado juramento, el coronel director de la ETESDA, Juan Carlos Martín Torrijos, dirigió una alocución a los presentes, en la que felicitó a los nuevos soldados y agradeció la presencia de los invitados y de los familiares de los alumnos. Seguidamente, y tras la interpretación del himno del Ejército del Aire, los Guiones y Banderines de las unidades formadas rindieron homenaje a los que dieron su vida por España.

El acto finalizó con el desfile terrestre de la fuerza, en el que participó la Escuadrilla Cinológica de la ETESDA.



Rotura 'España' frente a la playa de San Lorenzo.

ASPAS SOBRE EL VERDE Y AZUL DE ASTURIAS EN EL VI FAI 'CIUDAD DE GIJÓN'

El 31 de julio se celebró el VI Festival Internacional 'Ciudad de Gijón', con la participación de la Patrulla ´Aspa´.

Las actividades desarrolladas en el transcurso del festival fueron muy variadas. La primera de ellas, para la Patrulla ´Aspa´, tuvo lugar el viernes 29, con la visita a los menores hospitalizados en el Hospital de Cabueñes. Junto a la Alcaldesa de Gijón, Carmen Moriyón Entrialgo y acompañados por el gerente del hospital, los integrantes de la Patrulla tuvimos la oportunidad de compartir con los niños y niñas la sorpresa, la admiración y los regalos. Queremos dar las gracias a la Alcaldesa de Gijón, al personal del hospital y al organizador del festival por haber hecho posible este encuentro. Y por encima de todo, gracias a los menores hospitalizados y a sus familias por permitir nuestra visita y compartir su tiempo con nosotros.



Exposición del centenario del primer festival aéreo en la ciudad de Gijón.

Al día siguiente los pilotos de la Patrulla ´Aspa´ estuvimos firmando poster en el centro cultural del Palacio de Revillagigedo. Posteriormente asistimos a la 'espicha' ofrecida por el ayuntamiento para todos los participantes en el espectáculo aéreo.

El domingo 31, desde las 12 hasta las 14 horas, se sucedieron las demostraciones aéreas junto al escenario de la Bahía de San Lorenzo, añadiendo al evento más belleza si cabe. Las expectativas se cumplieron y alrededor de 400.000 personas, muchas de ellas desde sus embarcaciones, abarrotaron la ciudad asturiana, convirtiéndose de esta manera en uno de los festivales europeos con mayor poder de convocatoria. España, Italia, Francia y Portugal firman su carácter internacional.

Esta es una edición muy especial para el Festival Internacional 'Ciudad de Gijón', al cumplirse cien años desde que se celebró el primer festival en Gijón, durante las fiestas de Begoña, en el año 1911. A bordo de los célebres Bleriot XI y Deperdussin, los aviadores franceses Leoncio Garnier y Pierre Lacombe fueron los pioneros



Firma de poster en el Palacio de Revillagigedo.



La patrulla ASPA posando junto a la alcaldesa y el personal del Hospital de Cabueñes.

de este evento internacional desde sus comienzos.

El helicóptero de los bomberos de Asturias abrió el festival, que fue cerrado por la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA), que obtuvo el tercer puesto en el campeonato mundial de paracaidismo celebrado en Brasil el pasado fin de semana. ¡Enhorabuena compañeros!

Sobre esta ciudad, con esa gama de azules, mezcla del cielo con el mar Cantábrico, desfilaron un helicóptero HD-21 “Superpuma” del 803 Escuadrón de Búsqueda y Salvamento, un CL-215 “Canadair” del 43 Grupo del Ejército del Aire, los prestigiosos pilotos de acrobacias aéreas Luca Salvadori, Diana Gomes y Ramón Alonso, un Harrier II de la 9ª Escuadrilla de la Amada, el “Equipe Voltige” de La Armée de L´Air (Francia), y la Patrulla ‘Aspa’.

Un año más, el público congregado en la playa de San Lorenzo disfrutó de las espectaculares exhibiciones de vuelo. La Patrulla ´Aspa´ arrancó de los participantes los aplausos en cada una de las maniobras ejecutadas, muestra del alto grado de instrucción y profesionalidad de sus componentes. Así mismo, impresionaron las maniobras en vuelo del ´solo´ especialmente la maniobra ´barrena´.

Los que componemos la Patrulla ´Aspa´ queremos agradecer al Ayuntamiento de Gijón y a los organizadores del Festival por haber convertido en realidad este evento. Gracias al público congregado en la playa de San Lorenzo y sus alrededores por apoyarnos desde abajo y ser nuestro aliciente cuando estamos arriba. Ha sido un honor para nosotros poder exhibir nuestros colores por los cielos de Asturias.

PATRULLA ´ASPA´

LA PATRULLA ´ASPA´ SOBRE LA ´TACITA DE PLATA´

El 11 de septiembre se celebró la IV Edición del Festival Aéreo de Cádiz, organizado por el Ayuntamiento de Cádiz en colaboración con las Fuerzas Armadas y el Consejo Español de Festivales Aéreos (CEFA).

El evento resultó un éxito sin precedentes y reunió a 300.000 personas a lo largo de las playas de la ciudad. Algo que sin duda propiciará que, pese a los recortes motivados por la crisis económica, los organizadores se esfuercen en mantenerlo el año próximo dentro del circuito nacional.

La Patrulla ´Aspa´ fue fiel a su cita gaditana. Su actuación comenzó el viernes con el posicionamiento en la Base Naval de Rota y posterior ensayo en la zona de exhibición, bastante satisfactorio, con la benevolencia del levante reinante en la zona. Las actividades programadas por la organización continuaron el sábado con una copa de bienvenida, ofrecida por el Ayuntamiento de Cádiz y los patrocinadores, en la que, tras el intercambio de recuerdos, el teniente de alcalde nos dirigió unas palabras de agradecimiento.

El domingo amaneció perfecto para la práctica aeronáutica, lo que permitió disfrutar por los cielos de Cádiz de acróbatas tan prestigiosos como Luca Salvadori y Diana Gomes, siendo además primicia durante este año en España la presencia de Melissa Pemberton y de las patrullas paracaidistas de X-Treme y REX USA. Impresionante la exhibición de Francis con su autogiro “Gyrodinamics”. También estuvieron presentes: un CL-215 “Canadair” del Ejército del Aire, un HD-21 “Superpuma” del 803 Escuadrón de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Ejército del Aire, un AV-8 Harrier y un helicóptero H-500 de la Base Naval de Rota.









VISITA DEL DELEGADO DEL GOBIERNO EN ANDALUCÍA LUIS GARCÍA GARRIDO AL ALA 11

El 14 de septiembre Luis García Garrido, delegado del Gobierno en Andalucía, realizó una visita a la Base Aérea de Morón.

El coronel jefe del Ala 11 y Base Aérea de Morón recibió al Luis García Garrido en el edificio de jefatura, trasladándose posteriormente al edificio ASTA. En él el delegado del Gobierno recibió un "briefing" en el que se le informó sobre las capacidades y actividades de la Unidad. A continuación se inició un recorrido por las distintas instalaciones de la Base, incluyendo una visita al simulador de vuelo del avión C.16.



PREMIOS BARRETA 2011

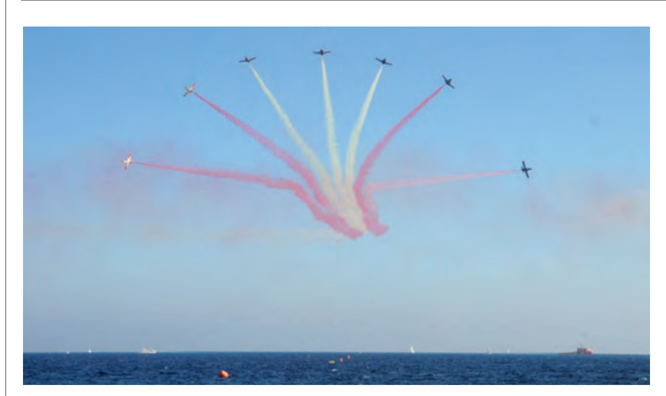
El 24 de septiembre tuvo lugar el XVIII Pregón de exaltación a la Patrona de Granada y la entrega de los premios Barreta 2011. La Base Aérea de Armilla y Ala 78 fue una de las Instituciones galardonadas con el Premio Barreta 2011 por: "la abnegada labor y entrega en la Formación y Protección Aérea de los ciudadanos de Granada y su provincia, al cumplirse los primeros noventa años desde su implantación como Base Militar Aérea en la vecina localidad de Armilla".

El acto de entrega se realizó en el salón de actos del



Palacio de los Condes de Gabia, Sede del Área de Cultura de la Diputación Provincial de Granada, donde acudieron el coronel jefe de la Base acompañado por una comisión de personal de la Unidad y familiares.

Tras recibir el galardón, el coronel Roldán agradeció a la Asociación Cultural y Solidaria "GRANADA SIEMPRE" el reconocimiento al Ala 78 por la abnegada labor realizada al cumplirse los primeros 90 años desde la creación de la B.A. de Armilla como base militar, señalando que: "los que ejercemos la profesión militar lo hacemos con espíritu de servicio a la nación y en permanente alerta y disposición para cumplir con la misión principal, la defensa militar de España y, como misión secundaria, la colaboración con la población civil ante situaciones de catástrofe o calamidad pública y el apoyo a las autoridades en todo aquello que se deba y pueda". Resaltó la importancia de la enseñanza en el Ala 78, al capacitar al personal, tanto pilotos como mecánicos militares de helicóptero, quienes, a partir de ese momento, van a desarrollar su vida operativa, principalmente utilizando este medio aéreo en misiones de Búsqueda y Salvamento y para cualquier apoyo que, dada la versatilidad del helicóptero, se considere. Por lo tanto, las tripulaciones van a estar en permanente contacto y entrega a la población civil. Continuó dedicando el premio a todos aquellos civiles y militares que han formado parte de la Base Aérea, desde el coronel Dávila, 22 de junio de 1922, primer jefe del Aeródromo Militar, hasta nuestros días, al haber sido muchos los que han hecho posible esta distinción. Mencionó especialmente a los que dieron su vida en el cumplimiento del deber. Finalizó expresando que, con independencia de la misión principal del Ala 78, nos mueve el afán de colaboración y de continuidad de la labor que han hecho nuestros predecesores, señalando que, como dijo el poeta inglés Alfred Tennyson: "Somos una parte de todo aquello que hemos encontrado en el camino", por lo que este reconocimiento es un indicador de que estamos caminando por la senda apropiada.



LA PATRULLA ÁGUILA PARTICIPA CON ÉXITO EN LA "FESTA AL CEL" DE BARCELONA

El fin de semana del 30 de septiembre al 2 de octubre, tuvo lugar en las playas de Barcelona un Festival Aéreo conocido popularmente con el nombre de la "Festa al Cel" (fiesta en el cielo).

Según los datos oficiales facilitados por la Generalitat, más de 420.000 personas vibraron con las acrobacias que realizaron los pilotos que participaron en este festival. Especialmente con las formaciones, los "looping" y los cruces de los diferentes grupos de aviones que participaron en este significativo evento aeronáutico, que tuvo su colofón con la participación de la Patrulla Acrobática del Ejército del Aire, la Patrulla Águila.

La intervención de la Patrulla comenzó el viernes por la tarde con la toma de referencias y un ensayo posterior sobre el eje de la zona de exhibición, situado a lo largo del paseo marítimo de la ciudad condal, al que asistió también numeroso público que no dejó de mirar al cielo barcelonés, fascinado por las evoluciones de las diferentes aeronaves que sobrevolaron esa tarde las playas de Barcelona.

Los eventos organizados por el festival, que en esta ocasión cumplía su vigésima edición, continuaron el fin de semana con la recepción el sábado por la noche, organizada por el Ayuntamiento de Barcelona, a todos los participantes que se dieron cita en este festival aéreo. Entre ellos destacó la asistencia de la Patrulla Acrobática de Paracaidismo (PAPEA), la Patrouille de France, la Patrulla suiza, el Breitling Team, los Breitling Wingwalkers, y los F-16 sólo de las Fuerzas Aéreas de Bélgica y Holanda. Todos ellos junto con el resto de participantes y la Patrulla Águila amenizaron la mañana aeronáutica del domingo 2 de octubre en la ciudad condal.



El colofón lo puso la Patrulla Águila, que cerró con su exhibición esta vigésima edición de la "Festa al Cel". Sin lugar a dudas, este ha sido el evento aeronáutico que más patrullas y países ha congregado en nuestro país, situando a este festival como uno de los referentes del mundo aeronáutico en Europa.

PARTICIPACIÓN DE PERSONAL DEL 802 ESCUADRÓN DE FF.AA Y RCC CANARIAS EN EL EJERCICIO CAVSAR 2011 (PRAIA-CABO VERDE)

Con motivo del Ejercicio CAVSAR 2011, que se celebró en la isla de Santiago, Cabo Verde, entre los días 5 y 9 de octubre, una delegación del 802 Escuadrón de FF.AA y RCC Canarias compuesta por el capitán Fernando Somovilla Santiago, el subteniente José Manuel Amat García y el sargento 1º Juan Manuel Quesada Valverde, se desplazó hasta Cabo Verde para participar en dicho ejercicio.

Este ejercicio de búsqueda y salvamento es del tipo LIVEX/SAREX, realizado de forma virtual en las nuevas instalaciones del COSMAR (Centro de Operaciones y de Seguridad Marítima de la Guarda Costeira) y en él participó de forma activa la citada delegación española, así como representantes del Servicio Nacional de Protección Civil, Policía Nacional, Policía Judicial, Instituto Marítimo y Portuario, Cruz Roja, RCC Sal, ASA (Aeropuertos y Seguridad Aérea), Hospital de Praia, agregado militar de la Marina portuguesa, Bomberos, Ayuntamiento de Praia y Delegación de Salud de San Vicente.

El comandante jefe de La Guarda Costeira fue el encargado de iniciar el ejercicio y en él se planteó un amerizaje de emergencia de un ATR con 61 pasajeros en una zona costera próxima al aeropuerto de Praia. La novedad de este "Top Table Exercice" radicó no solo en el hecho de realizarse sin medios y de manera virtual, sino en que en el mismo participaran todas las agencias de seguridad y emergencias presentes en la isla, tratando de



trabajar, por primera vez, de forma conjunta y coordinada.

La delegación española valoró el hecho de que siendo la Guarda Costeira la poseedora de instalaciones y medios de comunicaciones y salvamento, fuera la receptora de todas las alarmas recibidas en el RCC y MRCC y asimismo la encargada de alertar al resto de agencias y coordinarlas entre sí. A la finalización del ejercicio y a petición del jefe de la Guarda Costeira, la delegación española expuso el modelo seguido en Canarias en la respuesta ante un accidente aéreo de múltiples víctimas.

La delegación española recibió la visita del jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas de Cabo Verde, coronel Fernando Carvalho Pereira, quien agradeció su presencia en el ejercicio y reiteró su agradecimiento por la estrecha colaboración y contacto entre el RCC Canarias y la Guarda Costeira.



UMAAD Zaragoza y Cruz Roja Española en la Base Aérea de Villanubla: *Quirex 11*

Juan C. Laguardia Chueca
Comandante de Aviación

Martes Santo. Salimos de la Base Aérea de Villanubla. Hemos finalizado el "Site Survey" y la MPC (Main Planing Conference) del ejercicio Quirex 2011.

Me viene a la memoria otro Martes Santo, éste del 2005, en el que me encontraba en el MACOM preparando lo que sería la primera misión encomendada a la Unidad Aérea de Apoyo al Despliegue (UMAAD) de Zaragoza: desplegar, instalar y dirigir el "Role 2 Enhanced" que el Ejército del Aire necesitaba en la FSB de Herat. Nuestro primer reto se presentaba a los dos


Instalación del Complejo UMAAD Zaragoza.

años de la creación de la Unidad, con la misión de proporcionar apoyo sanitario a la fuerza, y en el seno de una operación conjunta y combinada, a 6.000 kms. de distancia.

Ahora, el reto es distinto. Mucho más sencillo y mucho, muchísimo más modesto, pero igualmente ilusionante.

El Ejército del Aire, tras la reunión entre Ministerio de Defensa y Cruz Roja Española en el marco de su Convenio de Colaboración, decidió acometer el año 2011 un ejercicio de colaboración de la UMAAD Zaragoza con la Cruz Roja Española. Siempre dentro de los parámetros recogidos en el mencionado convenio, se diseñó un escenario en el que dicha colaboración pudiese plantearse como una realidad factible.

Así, retrotrayéndonos a la que fue la primera misión de apoyo sanitario en una operación conjunta y combinada de la originaria UMAD (que posteriormente se transformaría en la UMAAD Zaragoza, tal como se especifica en la Resolución del JEMA que crea la Unidad), el despliegue, instalación y dirección del "Spanish Hospital" en la Base Aérea de Bagram en Afganistan dentro de la Operación Libertad Duradera, contemplamos la posibilidad de integración en nuestra estructura hospitalaria (Role 2, y por tanto Cirugía) de una instalación de la Cruz Roja con capacidad de Atención 1ª, clasificación y reanimación (la doctrina sanitaria de OTAN la denomina Role 1).

Aunque la misión que llevó a la UMAD a Bagram era el Apoyo Sanitario a las Fuerza de la Coalición Internacional, una vez allí y pasadas un par de semanas, se amplió la misión para proporcionar ayuda humanitaria a la población civil. En este escenario podría haberse planteado la posibilidad de la mencionada colaboración con Cruz Roja, responsabilizándose esta organización de la asistencia a la población civil en el ámbito de la actuación de un Role 1 (atención 1ª, clasificación, reanimación, etc.).

La UMAD (actualmente UMAAD Zaragoza), habría aportado la capacidad quirúrgica específica de un Role 2. Técnicamente, y desde el punto de vista asistencial, esta situación supone la integración de la capacidad Role 1 de Cruz Roja dentro de la capacidad Role 2 de la UMAAD Zaragoza.

Hasta aquí todo parece coherente y hasta sencillo. Pero los que hemos tenido, digámoslo así, el honor y la dicha de desplegar por esos mundos de Dios, sabemos que la autonomía es relativa y termina siendo necesario e imprescindible apoyar, y apoyarse, a, y en, el resto de las fuerzas con las que compartes el teatro.

En consecuencia, resultaba perentorio estudiar los campos en los que la coordinación y colaboración entre ambos resultase imprescindible. Así, se diseñó el ejercicio, que tuvo lugar la semana del 9 al 13 de mayo, para dar respuesta a los requerimientos que la integración operativa de una Instalación de Tratamiento Médico dentro de otra conllevaba. Mucho más, teniendo en cuenta el carácter civil de Cruz Roja dentro de un Teatro de Operaciones Militar.

Creímos que eran tres los campos que merecían nuestra atención: El Logístico, las Comunicaciones y los Procedimientos.

Con este objetivo, el día central, miércoles 11 por la mañana, se distribuiría el personal participante en tres Grupos de Trabajo que deberían identificar las necesidades, analizar los recursos disponibles y proponer soluciones concretas. La premisa es simple: se trata de sistemas distintos que se tienen que hablar y entender. En ningún caso se pretendía modificar las realidades concretas y recursos específicos de cada Unidad.

Posteriormente se realizaría una puesta en común en una sesión plenaria. Las conclusiones a las que se hubiese llegado serían evaluadas en un simulacro vespertino. Éste sería el juez que calificaría nuestro esfuerzo.

Estas eran las ideas que andaban por nuestras cabezas cuando salimos de la biblioteca de la B.A. de Villanubla. No puedo evitar saludar con satisfacción el esfuerzo realizado para mantener de forma tan exquisita una sala heredada de los años en los que la Base fue construida, y que supuso tan excelente marco para nuestra reunión.

Debo reconocer que la biblioteca, por otra parte, no era sino la expresión de la hospitalidad pucelana. Si en este primer contacto el trato recibido por parte del coronel Pimentel, jefe de la Base, y todos sus subordinados, encabezados por su jefe del Grupo de Apoyo, tcol Mezo (para algunos de nosotros siempre ha sido Pachi) fue sencillamente extraordinario, todavía nos quedaba por descubrir un grado más en la excelencia, una vez que el ejercicio se pusiera en marcha y la base tuviera que "padecernos" a los 33 que teníamos previsto alojarnos en sus instalaciones durante toda una semana.

Toca acomodarnos a una realidad de recursos restringidos, por lo que optamos por alojamientos logísticos en el interior de la Base. Más carga para nuestros anfitriones y una novedad para los componentes de Cruz Roja. Antonio Fernández, responsable del Plan de Intervención en Socorros y Emergencias de la Oficina Central de la



Quirófano: Vista panorámica.

Cruz Roja Española, respira satisfecho. El alojamiento en la Base permite superar el importante factor limitante de lo económico.

Parece que poco a poco vamos superando las trabas y dejando atrás los distintos obstáculos. Creemos que puede ser posible. Acabamos de replegarnos del Aeródromo de Ablitas donde, en el transcurso del ejercicio Sirio-Tormenta 2011, hemos desplegado un Role 1 sobre contenedor expandible 6 en 1. Somos pocos pero la ilusión por nuevos retos, incrementando las variantes operativas de nuestras capacidades, supone un estímulo contagioso.

De esta forma, cinco oficiales, tres suboficiales, cuatro MTP y tres reservistas voluntarios (un oficial y dos MPT) estábamos listos para enfrentarnos al reto de instalar la capacidad quirúrgica de la UMAAD Zaragoza en una jornada laboral, desmontarla en otra y realizar el ejercicio entre ambas. Todo ello a 400 km de nuestra base y sin otros apoyos externos que unos camiones y vehículos prestados.

Conseguir meter todo el equipamiento y material en dos plataformas de 20 ft, un camión Unimog y un Pegaso (este último para el generador eléctrico y el cuadro de distribución únicamente) no fue una tarea excesivamente complicada, puesto que todo nuestro material se encuentra perfectamente almacenado en embalajes individuales (aptos para su transporte por vía aérea), coherentes (medidas 120x100/120x80, o sus variantes), alturas máximas de 245 cm y pesos conocidos. El trabajo continuado, la imaginación puesta al servicio de un objetivo y una desbordante ilusión al saberse dueños del fruto de su trabajo ha permitido que la sección de Logística Sanitaria de la Unidad esté en condiciones de desplegar las capacidades asistenciales de la UMAD Zaragoza por vía aérea y terrestre indistintamente, pero siempre con la misma celeridad y eficiencia.

El análisis de las condiciones del convoy y de la ruta y la planificación de paradas y repostajes aseguraron un viaje seguro y sin incidencias, por lo que la tarde del lunes 9 de mayo, a la hora prevista, se pudo realizar la revisión definitiva de la zona de emplazamiento y la primera reunión de coordinación.

Hasta la “meteo” se puso de nuestra parte. Así la instalación del quirófano (equipado con el intensificador de imágenes), UCI, prequirófano, hospitalización, radiología (incluido el bastidor plomado para protección radiológica), laboratorio y recepción estuvo lista, de acuerdo con el planeamiento, el mismo martes en tan solo 8 horas de trabajo. La instalación incorporaba un sistema de distribución de oxígeno y gases medicinales para quirófano y oxígeno para todas las camas (gafas nasales y ventilador en camas de UCI y gafas nasales en las de hospitalización, así como un circuito autónomo e indepen-



El Role 1 de Cruz Roja.



Quirex 11. Distinta uniformidad, un mismo objetivo.

diente de agua corriente tanto para lavado prequirúrgico como para laboratorio. Tanto el sistema de protección radiológica sobre tienda, el sistema de distribución de oxígeno y gases medicinales y el circuito autónomo e independiente de agua corriente configuran tres singularidades de la instalación de tratamiento quirúrgico de la UMAAD Zaragoza.

Por su parte nuestros compañeros de Cruz Roja Española, bajo la dirección médica de Ricardo Atilano, un magnifico, ilusionado y dedicado colega de Bilbao, se encargan de desplegar el Equipo de Respuesta Inmediata en Emergencias especializado en Clasificación y Asistencia Sanitaria, el cual despliega una infraestructura denominada Puesto Médico Avanzado de 14 camas, con modulo de admisión, modulo asistencial y modulo de observación y espera.

Al día siguiente, las reuniones sectoriales concretaron los aspectos logísticos, CIS y de procedimientos que permitirían una colaboración futura. La puesta en común posterior sienta las bases del simulacro que tiene lugar esa misma tarde. En éste se simulan 6 situaciones (Embarazo con trauma abdominal, episodio de isquemia cardíaca, quemadura extensa por agua hirviendo, politraumatizado con Sd de atrapamiento, fractura abierta de tibia derecha y, finalmente, una víctima de mina antipersona) que precisan asistencia sanitaria, de forma secuencial, en ambas instalaciones. Ello nos permite evaluar el sistema de Comunicaciones entre ambas, así como los procedimientos de transferencia de pacientes. Es en este proceso de transferencia donde se articula la participación de la Sección de Sanidad del Ala 37, simulando una Célula de GROUND-MEDEVAC

La desinstalación y recogida de todo el material se realiza al día siguiente, jueves. Siempre es más problemático y costoso (en esfuerzo y tiempo) esta fase que la de instalación. Sin embargo, la habilidad desarrollada, día tras día, en la preparación de las cargas, la participación en otros ejercicios y, sobre todo, el interés por demostrar que es posible, hace que se superen todas las previsiones y antes del ocaso todo el material está en los camiones en perfecto orden de marcha, para poder recuperarnos en Zaragoza el viernes tal como estaba previsto.

Los resultados del QUIREX-11 no pueden ser más alentadores. Las relaciones personales con los componentes de Cruz Roja magníficas, el escenario y las soluciones propuestas a los requerimientos del mismo son coherentes, las respuestas son funcionales y la armonía del sistema una evidencia. No significa que todo esté hecho, entre otras razones porque cada escenario operativo es una singularidad que precisa análisis individualizado y respuestas específicas, pero ahora sabemos que es posible.

Bastidor plomado para Protección Radiológica.

Queda trabajo por hacer, problemas que descubrir y desajustes por identificar si queremos ponerles remedio antes de que se hagan visibles. Analizar variantes operativas y definir otros escenarios de colaboración.

Este es el reto que nos hemos marcado en el ámbito del Convenio de Colaboración del Ministerio de Defensa y Cruz Roja Española para las nuevas ediciones del ejercicio Quirex.•



del Ejército del Aire. Más cerca de su origen

José Tamame Camarero
Coronel de Aviación

Bastante, pero nunca suficiente, se ha escrito sobre el emblema del Ejército del Aire. Un emblema origen de ideas para el diseño de símbolos de otras aviaciones de nuestro entorno.

En esta misma Revista, el general Sánchez Méndez, escrupuloso investigador de nuestra historia aérea (RAA, junio 2006), presentó un documento resumen de los posible orígenes de ”nuestro símbolo”. También Cecilio Yusta Viñas, en el núm. 29 especial 2011 de la Revista Aeroplano, recoge interesante información sobre este tema. La curiosidad, la lectura, el afán de conocer, me ha llevado a indagar sobre este particular, y me he sentido tentado a exponer algunas conclusiones que creo pueden aportar algo de luz sobre el asunto, y completar de algún modo estudios y opiniones anteriores.

Está fuera de toda duda que fue Doña Beatriz, esposa del Infante Don Alfonso de Borbón, muy interesada en la egiptología y culturas antiguas, quien en 1912 sugirió un emblema alado, y muy antiguo para evitar que pasara de moda.

Hay quien dice que tomó como modelo la representación del la diosa egipcia del amor, Isis (figura 1) que, en efecto, guarda cierto parecido con nuestro emblema, o con el escarabajo alado de primitivos faraones egipcios (figura 2).



Fig. 1. Reproducción de un relieve hallado en Luxor, Valle de los Reyes, probablemente del siglo XIII a.C.

Soy de la opinión de que nos hemos empeñado excesivamente en aferrarnos a la cultura egipcia como base de símbolos, cultos y cultura. Desde luego, no se puede culpar a nadie por hacerlo: se trata de una civilización admirable, extraordinaria, sorprendente para cualquier estudioso; pero también existían culturas vecinas, tan antiguas como la egipcia que, sin duda, despertaron a su vez el interés de la Infanta Doña Beatriz. Me atrevería a decir que es casi inconcebible interesarse en Egipto, sin hacerlo también por Mesopotamia. Baste citar como ejemplo palpable de su primitiva relación, las cartas –unas 300– grabadas en arcilla con grafía cuneiforme acádica del siglo XIII a.C. en Tell-el-Amarna, residencia de Akenaton, faraón de Egipto. Claro que, sin duda, hubo relaciones anteriores, y por supuesto posteriores.

La Infanta sugirió un símbolo muy antiguo, y digno de un soldado.

¿Antiguo? Echemos marcha atrás. De momento, no excesivamente atrás para ir recorriendo el camino. Siglo XIX; relativamente reciente fecha en que comienza la arqueología como ciencia. Un inglés, sir Henry Layard, siguiendo como única pista el texto bíblico del Génesis, excavó en la colina de Nemrod (…”Cam, hijo de Noé… engendró a Cus, padre de NEMROD,… el primer soldado del mundo”), y así encontró Kalah, una de las capitales del imperio asirio,…

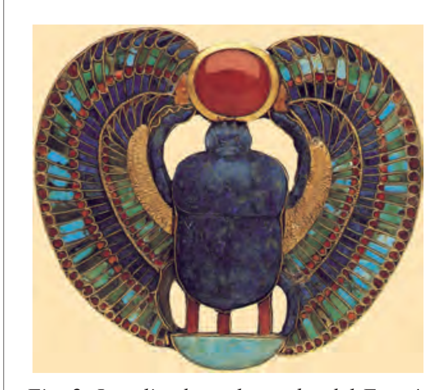


Fig. 2. Localizado en la tumba del Faraón Tutankamon en el Valle de los Reyes (s.XIV a.C.).

y luego Nínive, la capital del imperio (ver mapa). "Nemrod, valiente cazador delante del Señor". Babilonia, Acad,… fueron el núcleo inicial de su reino; y de ahí se dirigió al norte, a Asur, y edificó Nínive. La tradición lo hace fundador del primer reino formado tras el diluvio: el primer rey. Primer gran conquistador de la Historia, fundador del primer gran estado como tal, modelo de los futuros reinos babilónico, asirio, persa, heleno y romano; también conocido como Sargón de Acad. Y más, según el libro de los jubileos sería padre de Azurad…, con lo que sería antepasado de Abraham y del Mesías. Nemrod muere en 2214 a.C. (tras 56 años de reinado). Como antigüedad, no está mal. Ni como curriculum, teniendo en cuenta que éste es sólo el resumido (conquistó además Súmer, Siria y quizá Chipre).

Nos preguntaremos ¿a qué viene lo de Nemrod, el asirio?

Quizá nos baste ver alguna de las imágenes de sus dioses (figuras 3,4,5,6). Decenas, centenares de dioses. En la famosa biblioteca de Assurbanipal hay registrados más de 2.500 dioses, pero los más importantes, los que no suelen faltar en los relieves y monumentos hallados son Sin (el dios de la Luna), Shamash (el dios del Sol), Ishtar (Venus, la hija de la luna y hermana gemela de Shamash) y Asur, que comenzó siendo sólo dios tutelar de la ciudad de Asur y llegó a convertirse en el dios principal de los asirios: dios de la caza, de la guerra, de la victoria, y se le representa en el centro de un círculo solar alado, con un arco en tensión dispuesto a ser disparado (figura 5). Asur es el mayor dios de Asiria, rey de dioses y dios de los reyes, el dios de la guerra que tenía por compañera a Ishtar.

Mencionaré, por curiosidad, que a Sin se le suele representar como un creciente lunar, a Shamash, el sol, como una estrella de cuatro puntas, y a Ishtar como una estrella de ocho o diez puntas, constituyendo la denominada "triada semita". A veces, aparecen además en los grabados siete círculos, que representan al parecer los siete planetas entonces conocidos. Para otros se trata de siete estrellas: las Pléyades; y para otros de



Fig. 3. El rey israelita Jehu prestando vasallaje al rey asirio Salmanasar III (en la parte central superior, el disco alado, dios supremo Asur, junto a lo que parece la representación de Shamash, dios Sol).

Enlil, dios supremo sumerio-acadio, que junto a Anu y Enki forman la llamada "triada sumeria".

AÚN MÁS ATRÁS. LOS SUMERIOS

Cito a los asirios, fundamentalmente, porque de ellos son las imágenes del círculo alado que he querido destacar por su nitidez y tremenda similitud con nuestro "rokiski". Un pueblo que se vio obligado a ser brutal al ser acorralado en el norte de Mesopotamia, lo que viene a ser hoy Kurdistán, que comenzó a principios del primer milenio a hostigar algunas zonas fronterizas, hasta convertirse



Fig. 4. Asurnasirpal II aparece protegido por una divinidad alada frente al "árbol de la vida" (para algunos "árbol de la fertilidad"), en cuya cumbre está Asur en el disco solar alado.



Tras la invasión persa de Mesopotamia, Ciro el Grande y sucesores adoptan el dios mesopotámico (el "Faravahar" de Zoroastro).

el dios del cielo Anu sobre él (figura 7).

Creo que las imágenes hablan por sí solas.

Un par de notas curiosas: Los hititas, el temido pueblo que ocupó gran parte de la Anatolia, quizá el primero en usar el hierro en sus armas, inventor del "carro de combate", e invasor de Asiria en el s. XVI a.C. también adoptó el "rokiski"como símbolo. Y lo mismo hicieron los persas cuando finalmente se adueñaron de todo el "fértil creciente".

Y el mismo símbolo, con una figura humana emergente del círculo, el



Fig. 5. Representación de Asur en el disco solar alado.

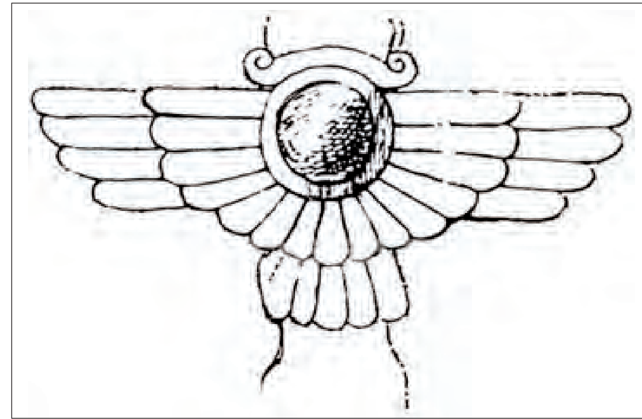


Fig. 6. ¿A qué nos recuerda este asirio disco alado?

en una fabulosa potencia del momento. Y absorbió la cultura de los acadio-babilonios del centro y sur de Mesopotamia, y adoptó los dioses que hemos mencionado. Es decir, Asiria conquista a Babilonia con la fuerza, pero es Babilonia quien conquista Asiria cultural y espiritualmente.

Ahora bien, las divinidades asirio-babilónicas más representativas eran de antiguo origen sumerio (recordemos la mencionada triada), incluidas –aunque con otros nombres– el Sol (Shamash) y la Luna (Sin).

Pues bien, los sumerios, considerados el pueblo más antiguo de la Baja Mesopotamia cerca de la desembocadura de Tigris y Éufrates en el Golfo Pérsico, que pudieron llegar a esa zona entre el 6000 y 5000 a.C., ya nos ofrecen grabados del círculo solar alado. Son frecuentes en los sellos de rodillo el disco alado sobre el árbol de la vida, o el globo alado con

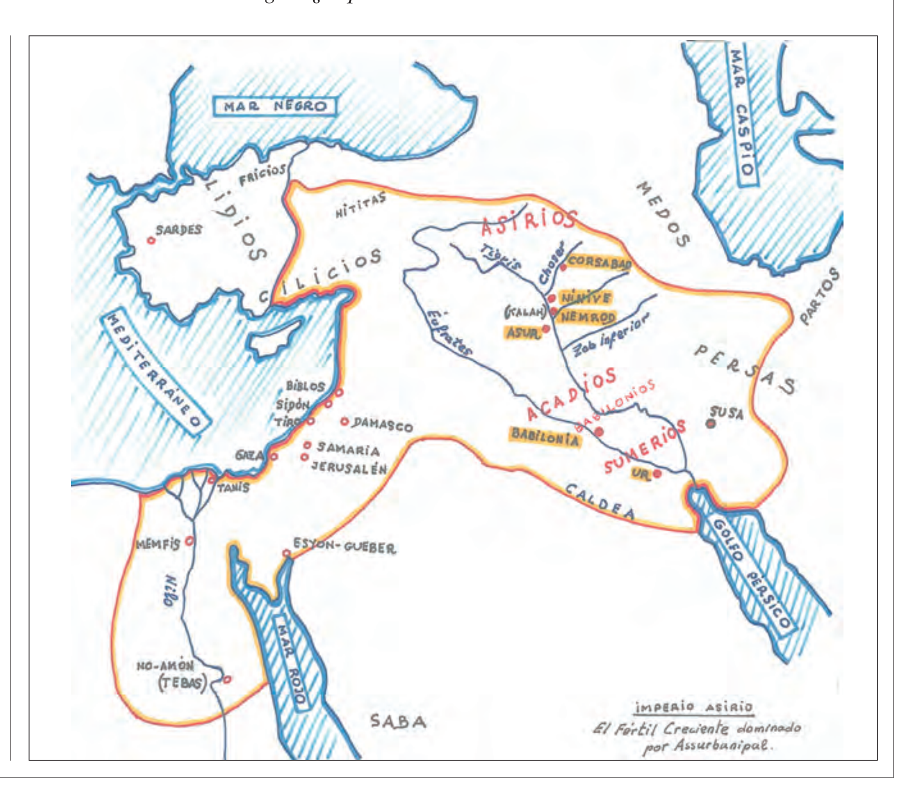








Fig. 7. Diversas representaciones de rodillos sumerios, con la constante presentación del dios supremo alado, entre otros dioses y culminando el "árbol de la vida".

cual fue símbolo del infinito o eternidad antes de que adoptáramos el ocho tumbado del matemático John Wallis (s.XVI) o lemniscata -cinta- de Moebius. Es el denominado Faravahar, emblema de la fe de Zaratustra, y cuyas tres capas de alas (las que tiene nuestro "rokiski") representan los buenos pensamientos, las buenas palabras y las buenas obras, base de la ética zoroástrica.

¿Alguien da más?

Sin duda, si la Infanta pretendió para nuestra aviación, para el hoy Ejército del Aire un símbolo que representara el espíritu de los soldados del Aire, no pudo hacerlo mejor: luchadores (Nemrod, el primer guerrero), francos y rectos (esas tres capas de alas), respetuosos con la tradición (Súmer, un antiquísimo pueblo, considerado por muchos el padre de la civilización occidental), amantes de la cultura (antes del 3.000 a.C. tenían ya su escritura, poseían conocimientos astrológicos, nos legaron la división de la semana en 7 días, con los nombres de sus dioses, el día en 24 horas, la hora en 60 minutos y éstos en 60 segundos, se valían del sistema decimal y del sexagesimal,…).

Parece pues que nuestro emblema, al que bautizamos como "rokiski" en memoria del fabricante del mismo nombre, si bien pudo partir de una inicial inspiración egipcia, muy probablemente se basó, como hemos visto, en un modelo asirio: Asur, el más grande entre los dioses y guerreros, heredero a su vez del gran dios de los sumerios.

SIMPLE JUSTICIA

Aparte de ofrecer un sintético punto de vista sobre el origen de nuestro emblema, he querido hacer un poco de justicia. Justicia en el sentido de que la Historia es, no pocas veces, ingrata. Por descuido o ignorancia olvida a los pueblos que han sido clave en el desarrollo de la humanidad; sumerios, acadios, babilonios, hititas, persas…, muy poco conocidos si tenemos en cuenta que forman parte de la tradición bíblica y finalmente helénica, base de nuestra propia civilización occidental.

Y encima inspiración y fundamento de nuestro emblema del Ejército del Aire. ¡Cómo para olvidarnos!..•

Piloto yo quiero ser...

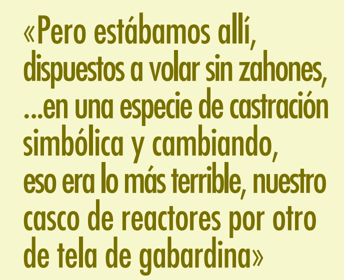
José Clemente Esquerdo
Coronel de Aviación
j.clemente@wanadoo.es

Piloto yo quiero ser
Piloto para volar,
Cuando yo sea piloto,
Muchos "looping" voy a dar…
Cancionero de La Academia General del Aire

Tres experimentados capitanes, pilotos del F-5 deben volver a la Academia General del Aire como profesores de vuelo. Atrás quedan los ges, los mach, zahones, cascos rígidos, y todo lo relacionado con una unidad de combate. Su regreso a la Academia significaba una cura de humildad, una vuelta a los procedimientos básicos del vuelo y un esfuerzo por transmitir conocimientos y experiencia. Un año en el que, entre otras conclusiones, estuvieron seguros de que habían recibido mucho más de lo que entregaron

Sí, allí estábamos los tres, Antonio, Alejandro y yo, recién ascendidos a capitanes, "importados" de una unidad de combate –el Ala 21– de la que poseíamos todas las calificaciones posibles del F-5, e incluso con alguna "lenteja de oro" en tiro, ganada con ningún disimulado orgullo en los desérticos polígonos de Caudé o de las Bárdenas Reales. Pero la Academia General del Aire nos necesitaba como profesores de vuelo y de, más tarde veríamos, diferentes materias.

Nuestro reencuentro con la AGA fue emotivo a pesar de nuestro profesional enfado al vernos separados de nuestra unidad. Todo olía igual, a Mar Menor, a algas, salitre y a humedad. Incluso todavía estaban como profesores algunos de los que nos habían dado clase cuando éramos cadetes. Reconocíamos nuestra "casa madre" con un sentimiento confuso mezcla de nostalgia y de frustración. ¡Cómo había sido posible que nosotros, con nuestras cazadoras de vuelo repletas de emblemas varios de la unidad, del F-5 y de horas, con cientos de ocasiones en la que el anemómetro marcaba más de mach 1 en nuestra cabina, hubiéramos vuelto a la Bücker, lo más elemental de lo elemental de avión! ¡Qué cura de humildad más dolorosa!...


«Pero estábamos allí, dispuestos a volar sin zahones, ...en una especie de castración simbólica y cambiando, eso era lo más terrible, nuestro casco de reactores por otro de tela de gabardina»

Pero estábamos allí, dispuestos a volar sin zahones, sin nuestros queridos pantalones protectores de la fuerza de los ges, en una especie de castración simbólica y cambiando, eso era lo más terrible, nuestro blanco y sólido casco de reactores por otro casco, sí, pero éste de tela de gabardina verde con unas gafas de motorista que nos retrotraía a los años veinte-como en "Aquellos chalados…", película que se acababa de estrenar con gran éxito en Murcia.

El capitán Vizcaino fue el encargado de recordarme el vuelo en nuestra querida Bücker. Fue el encuentro de dos profesores volando juntos en el avión que, años antes, nos había hecho pilotos. Extrañé algo al principio en la cabina delantera –el puesto del "proto"– las referencias de la toma de tierra; formaciones y acrobacia cambiaban notablemente desde ese puesto de pilotaje. Además, la comunicación entre las dos cabinas se hacía por una especie de embudo, con el que se hablaba con el puesto trasero a través de unos tubos de goma que iban directamente a los alojamientos de los auriculares del famoso casco de tela. Todo un rudimentario "invento" que, entonces me pregunté, como había sido posible, que hubiera sido el único instrumento de comunicación entre profesor y alumno en miles de vuelos de enseñanza de vuelo elemental. Aquel artilugio, digámoslo sin paliativos, recordaba a una lavativa.

Nos asignaron, una vez completado el curso de profesor de vuelo elemental, a alumnos ya sueltos que estaban comenzando la fase de formaciones. Pero quizás sea aquí el momento del



Juan Antonio Guerrero



merecido homenaje al alumno de vuelo: los hay altos y fibrosos, de mediana estatura y enjutos. Nerviosos y tranquilos. Los que parecen devorar literalmente tus explicaciones sin perder detalle y los que, sin prestar demasiada atención aparente, parecen atrapar al instante tus enseñanzas y progresan de manera intuitiva, como si tuvieran un sexto sentido que les capacitase para el vuelo. Pero absolutamente todos trasmiten a través de su mirada la energía de su ilusión de convertirse algún día en pilotos, de ser capaces por sí mismos de controlar un avión en el aire; lo que, –todavía están por descubrirlo–, les marcará profundamente en el futuro como un estilo de vida y, en definitiva, como una forma de estar situados en el mundo…

Recuerdo un alumno enormemente voluntarioso, atento y trabajador infatigable para mantener su posición en la formación con respecto al jefe. Pero era muy brusco, sobre todo manejando el timón de dirección con los pies. Así las cosas, me preocupaba a la hora de darle la suelta en formaciones, ya que su avión, a pesar de mantener su puesto como "punto", lo hacía con continuas oscilaciones que comprometían la seguridad del vuelo.

Como su forma de volar no mejoraba y las horas para su suelta se iban agotando, un día, al finalizar una clase especialmente "dura", le dije que me enseñase como colocaba los pies en el palonier. Mi sorpresa fue mayúscula cuando vi que los situaba ¡en suspensión! apoyados en él, sin descansar los talones en el suelo de la cabina y, por tanto, sin desplazarlos sobre el mismo para controlar el timón de dirección. Imagínense como sería la conducción de un coche con esa posición de los pies, manejando acelerador, fre-

no y embrague sin apoyar los talones en el suelo del vehículo. Absolutamente agotadora. Claro…

Naturalmente, su brusquedad se corrigió y pudo superar sin problemas la fase de formaciones. Mi asombrada pregunta fue de qué manera había podido superar la fase de contacto y acrobacia previas volando en esa incómoda y heterodoxa postura; y es que, en aviación, no sólo hay que mantener la cabeza en su sitio…

Los vuelos de entrenamiento con alumnos en esta fase se realizaban con una formación de tres aviones con profesor y alumno en uno de ellos. Recuerdo un vuelo en el primer periodo de las ocho de la mañana, en el mes de febrero. Las condiciones meteorológicas no eran claras. Una neblina baja ocultaba la superficie del Mar Menor y dejaba libre de ella, por el momento, el terreno de la Academia y el cercano campo de vuelo de El Carmolí. Allí se dirigió nuestra formación una vez en el aire, con los "puntos" de la misma pegados a mí como si nos viéramos mutuamente en un espejo. Casi sin darme cuenta y de una manera súbita, la neblina empezó a invadir con rapidez el terreno. La masa de aire húmedo situada sobre el mar, más cálida que el frío terreno invernal y empujada por una suave brisa, estaba provocando la temida y traicionera niebla de advección.

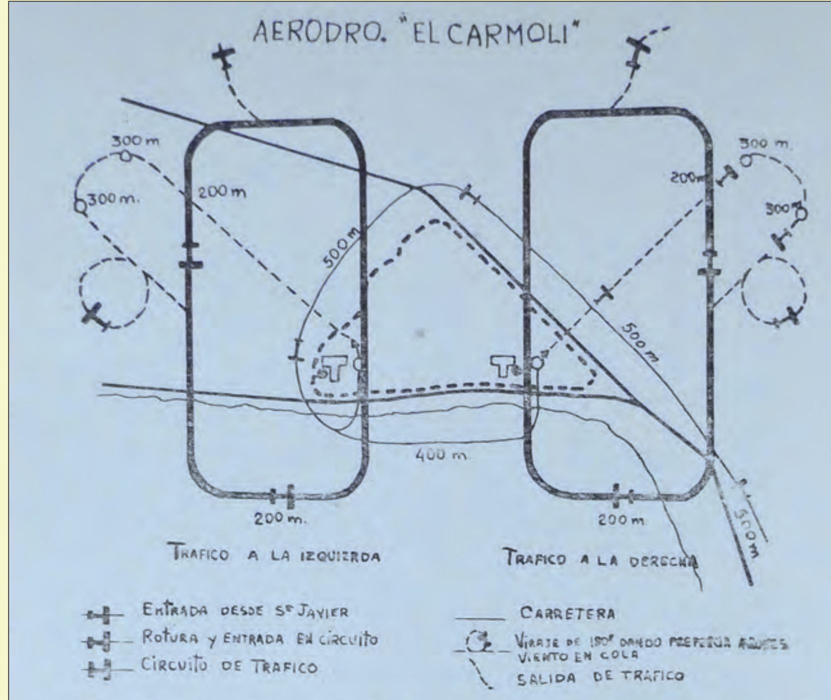
> **«Absolutamente todos los alumnos transmiten a través de su mirada la energía de su ilusión de convertirse algún día en pilotos, de ser capaces por sí mismos de controlar un avión en el aire»**

Un enorme manto blanco impedía la visión de cualquier referencia en el suelo; y allí estaba yo, con los alumnos, que no sumarían más de cincuenta horas de vuelo entre los tres; sin radio (la Bücker no la tenía) y por tanto sin posibilidad de enlace con tierra y entre aviones, pero, eso sí, con el "interfono lavativa", que sólo me permitía el contacto con el alumno de mi avión, con el que hablaba simulando normalidad, dirigiendo los virajes y evoluciones de la formación como si no pasara nada.

Pero pasaba mucho. Tanto, que de no despejar la niebla y antes de agotarse el combustible, me vería obligado a ascender a una altura adecuada, poner rumbo Este hacia el mar y desde allí ordenar, por señas, el salto en paracaídas de los alumnos, para hacerlo yo finalmente, con la esperanza de que los aviones cayeran al mar y nosotros en tierra.

Mi cerebro trabajaba rápido, mapa en mano y mirando el nivel de combustible en el rudimentario televel –un tubo de cristal, situado verticalmente delante de mí, que indicaba un cuarto de depósito de combustible remanente–. Pensé en dirigirme a Alcantarilla pero, ¿quién me aseguraba que la situación no fuera allí la misma? Sin radio era imposible saberlo…

Y entonces surgió el milagro: un milagro en forma de cumbre de monte: era el Cabezo Gordo, que, como un proyecto local del "Teide", emergía mínimo y triunfante sobre la niebla. Me dirigí a él y después puse rumbo –lo más exacto que me permitía la oscilante brújula de acei-



IDA: *A.G.A. - Carmolí.*—Se ganarán 400 m. de altura dejando a la izquierda la carretera San Javier-Los Alcázares realizando la maniobra indicada en el Tráfico.

REGRESO: *Carmolí - A.G.A.*—Se realizará a 200 m. de altura siguiendo la vertical de F.C. Alcázares-A.G.A. virando siempre a la derecha hasta aproarse a la "T" para hacer toma final. Cuando la entrada pueda realizarse directa se hará.

Cambio de "T".—A la señal de Banderas Roja y Blanca salida por derecho hasta 200 m. de altura, virar a la izquierda ascendiendo a 400 m. manteniendo esta altura y viraje a la izquierda alrededor del campo y rápidamente realizará la maniobra del gráfico cuando esté instalada la "T".

A la señal de Bandera Roja para cambio de "T", los aviones seguirán el viraje del Tráfico que se está realizando alrededor del campo y a 200 m. de altura entrando en Tráfico, y tomando tierra cuando proceda.

te– al campo de El Carmolí. Y allí esperé haciendo círculos cuando supuse por tiempo que me encontraba en su vertical. Por lo menos sabía donde estaba aunque no tuviera contacto con el suelo.

El nivel de combustible seguía bajando y, cuando ya estaba pensando ascender para realizar mi plan de lanzamiento, el campo de El Carmolí empezó a verse a través de los girones de niebla que, empujada por un providencial viento en aumento, iba deshaciéndose poco a poco. Esperé al límite hasta que la visibilidad nos permitió la toma de tierra con seguridad: una de las más rotundas, suaves y felices tomas de tierra que había realizado hasta la fecha. Reuní a los alumnos de mi formación y les expliqué la aventura que nos podía haber hecho llegar a tierra en paracaídas. Me miraron fíjamente entre la incredulidad y el asombro, y todos acariciamos simbólicamente la anilla de los nuestros que brillaba, segura, en la parte izquierda del atalaje.

Las mañanas de vuelo en El Carmolí continuaron siendo muy estimulantes. Entre periodo y periodo de vuelo, cogíamos unos magníficos espárragos silvestres que luego cocinábamos en revuelto con un improvisado hornillo. Todo ello rodeados de un aroma que era mezcla del olor de las hierbas del campo, del salitre del cercano Mar Menor y del combustible de las Bü.

Cambios de la “T” acordes con el viento. Tomas cortas que hacían que el personal en tierra emprendiera una previsora carrera, esquivando la posible trayectoria del avión hacia él. Tomas largas, en las que el avión casi se perdía en el horizonte del campo; Tomas duras, que hacían que el tren de aterrizaje crujiese con un ruido dramático. Algún “caballito”, es decir, el impacto de una de las alas contra el suelo, que obligaba a la Bü a hacer un giro violento sobre el extremo de ella, y a que el alumno se justificara: “¡Se me ha ido, mi capitán, no se cómo!” Recuperación a la A.G.A. en vuelo recto y nivelado a la mínima velocidad posible del avión, con sus costillas visibles en la punta del plano accidentado… y, en fin, un conjunto de sonidos, banderazos, polvo en suspensión que se introducía en lo más recóndito de nuestro mono de vuelo, y emociones intensas que convertían a El Camolí en un auténtico parque temático.



Juan Antonio Guerrero



Juan Antonio Guerrero

Decidí, prudentemente, quitarme los emblemas de horas de vuelo de mi unidad de origen el día que, junto a Alejandro y en el mismo avión, intentamos el despegue hacia la Academia. El mecánico para mover la Bücker en tierra desbloqueaba la rueda de cola con una manecilla situada a la izquierda de la cabina. Sin darnos cuenta ni el mecánico ni nosotros, la rueda de cola continuaba desbloqueada cuando metimos motor a fondo para despegar. Ante la atónita y divertida mirada de alumnos y profesores en tierra, nuestra avioneta empezó a dar giros incontrolados, como si lo hiciera en una película de Buster Keaton, al compás de la rueda de cola que, en libertad, giraba loca, “a su aire”. Paramos el avión, bloqueamos la rueda, y emprendimos definitivamente el vuelo, con la cabeza un poco escondida en la cabina, avergonzados y sin mirar hacia el grupo de gente que aplaudia nuestro despegue definitivo… La cura de humildad continuaba…

«El bravo y temido, para el alumno, T-6, conocido familiarmente como “Cabezón”era algo serio. No perdonaba errores de vuelo –ni mayores ni menores– como la Bucker y la Mentor»

«La (o el) “Mentor”era y, todavía es una auténtica obra de arte. Dudo que se haya fabricado jamás un avión más acorde a las necesidades de enseñanza de vuelo para la época de los sesenta»

La (o el) “Mentor” T-34 era y, todavía es, pues vuela actualmente en la FIO y el PAC, una auténtica obra de arte. Dudo que se haya fabricado jamás un avión más acorde a las necesidades de enseñanza de vuelo para la época de los sesenta. Fiable, con motor y condiciones aerodinámicas perfectas y, lo que es casi lo más importante, con una ergono-

«La acrobacia en el T-6 hay que "trabajarla", ya que el "castigo" por no hacerla bien puede (y suele) convertirse en una espeluznante barrena de una, dos o varias vueltas, màs alguna de propina»

mía de cabina inmejorable que lo hacían parecer un aprendiz de reactor. Nos asignaron alumnos para la fase de contacto y acrobacia en ella (o él), después de terminar el curso de Bücker. Un avión fácil de volar, con amplia visibilidad , siempre es idóneo para reafirmar los conocimientos de vuelo y la autoestima del alumno; éste, a diferencia de como lo hacía en la Bü, volaba en el asiento delantero, en el del primer piloto: un auténtico balcón con vistas panorámicas. Así que, viéndolos desde atrás, aprendí a valorar a los alumnos por la forma de sentarse en la cabina: el cuello rígido sin acompañar los virajes del avión era un mal síntoma a corregir, por el contrario el "hambre" de palanca y el volar "soldado" literalmente al avión, haciendo cuerpo con él, era garantía de suelta segura. Por cierto que estaba autorizada la acrobacia vertical, lo que, en nuestra época de alumnos, seis años antes, estaba terminantemente prohibido por problemas estructurales: milagros del mantenimiento de la A.G.A.

"Soltar" a un neófito aviador es cosa bastante seria. Probar magnetos y motor en cabecera de pista, fijar los atalajes y con una palmada en la espalda, dejar al alumno en una fría mañana (o no) a solas con el avión listo para despegar, tiene connotaciones épicas. Por la mente del profesor pasan en rápida sucesión posibilidades diversas de incidentes y, aunque parezca improbable, de perderse y no saber volver al campo. "¡Móvil, móvil, me he perdido!", lanzaba al aire un alumno con voz trémula. Tras las concisas instrucciones desde tierra de poner rumbo este hacia el mar y costear según referencias; el alumno interrumpió aliviado : "¡Móvil, gracias, móvil, gracias, ahora lo veo todo, todo, el Mar Menor, el Cabezo, la Academia…!" .

Por eso, los cincuenta minutos que dura el vuelo de suelta, son interminables para el profesor que, desde el móvil, está a la escucha permanente con el alumno, preguntándole parámetros del vuelo y situación. Así que cuando efectúa toma final: …"Recoge… suave," el "¡bieeen!" que se exclama tiene aromas de la Real Maestranza.

El bravo y temido, para el alumno, T-6, conocido familiarmente como "Cabezón", es algo más serio. Los 550 HP de potencia de su motor "Pratt & Whitney" rugen con el paso largo en viento en cola, aproximándose al tramo base para cortar motor y "tirarse" literalmente a final, lo que hay que hacer con suficiente habilidad para que el avión tenga la velocidad adecuada, no se salga de la alineación de pista y, por intentar meterlo en ella forzado, provocar el temido "hachazo", de imprevisibles consecuencias. Y es que el T-6, no perdona errores de vuelo –ni mayores ni menores– como la Bücker y la Mentor.

Hice el curso de profesor de vuelo básico con el malogrado capitán Ezequiel Navarro, el inolvidable "Obispo". "Eze", que procedía de la prestigiosa Escuela Básica de Matacán (Salamanca), era uno de sus profesores más exigentes. Me hizo mucha ilusión, por tanto, convertirme como él, y con él, en "catedrático" de vuelo del avión que más enseñaba por su dificultad de manejo. Al terminar la clase, volvíamos haciendo tonós y cantando arias de ópera por el interfono, con la felicidad de sabernos dominadores del "Texan", y yo por haber aprendido aceptablemente a enseñar las "chandeles" y acrobacia varia (y claro, también por tener veintitantos años).

Sentarse en la cabina del T-6 era (y es) como hacerlo en un andamio. Se ve bajo tus pies la verde estructura interna del avión, de tal manera que, lápiz, rotulador o "piernógrafo" que se te fuera de las manos, yacía allá abajo, inaccesible en el fondo del fuselaje, a la espera de su recuperación por el mecánico de línea. Había (y hay) que tener especial cuidado en tiempo frío para no dejarse conectado el interruptor de dilución de aceite, que inyectaba combustible directamente en el depósito de lubricante para hacerlo más fluído. Despegar con él conectado, significaba volver al campo en emergencia y sin visibilidad frontal, pues el aceite, casi con la densidad del agua, rebosaba por todo el motor e impregnaba totalmente el cristal de la cabina tiñiéndola de un velo marrón oscuro.

La visibilidad en tierra para el profesor era (y es) prácticamente nula, lo que obligaba a rodar haciendo eses. Recuerdo mi "montada" en los frenos cuando al salir de pista, sin darse cuenta el alumno, íbamos directos contra Tomás Crooke que, con su Mentor, iba rodando hacia cabecera de pista, y veía, aterrado, como se le aproximaba, amenazador, el enorme morro naranja (con su correspondiente hélice) de nuestro T-6. Mi frenada fue tan fuerte que levantó la cola del avión, rebotando su rueda varias veces en el pavimento.

La acrobacia en el T-6 hay que "trabajarla", ya que el "castigo" por no hacerla bien puede (y suele) convertirse en una espeluznante barrena de una, dos o varias vueltas, más alguna "de propina", en donde la cabeza oscila, dando golpes contra los cristales de la cabina, y el avión cruje como si fuera un viejo barco, mientras el paisaje gira cada vez más cerca y más rápidamente, en una maniobra cuya resolución es de obligado aprendizaje por el alumno, por razones obvias.

Le pedí a Ricardo Arce –con quien tenía una exposición de pintura conjunta en el Ayuntamiento de San Javier– que me enseñara las caídas de ala y resbales de cola pues era una maniobra acrobática que había visto hacer, impecable, a la patrulla acrobática de Matacán, a la que pertenecía, y que mandaba el inolvidable "Tonico" Lanuza. Para mí era la figura de más mérito y belleza de todas, pues, al hacerse con lentitud, el avión parecía detenerse en el aire (y lo hacía, con velocidad cero) para caer con una elegancia que se me antojaba suprema y recuperar su velocidad en el picado de 90º con el que terminaba la maniobra… Y fui feliz aprendiéndola, gracias a Ricardo, (después de algunos violentos "campanazos") en un día claro en el que el Mar Menor brillaba como un metal pulido y azul…

Sí, y allí estábamos un día otra vez también los tres, Alejandro, Antonio y yo, "exilados de Morón", en tres Iberavias que nos habían concedido



para un vuelo de entrenamiento de navegación de fin de semana, para ir de San Javier nada menos que a Morón, nuestro antiguo destino. Fue un vuelo plácido y largo, casi un "raid", en el que nos "autosoltamos" en la humilde "Garrapata" que, eso si, tenía (y tiene) la ventaja de ascender, volar en línea de vuelo y tomar, prácticamente a la misma velocidad: 120 Km/h. Recuerdo la cara de estupor del mecánico cuando le pregunté, ya sentado en la cabina, y antes de arrancarla, donde tenía la I-115 la calefacción del carburador.

Por debajo de nuestra formación –tres minúsculos puntos grises en un inmenso cielo de cirrostratos– pasaron Lorca y Totana, y a partir de ahí el familiar suelo de Andalucía. Estábamos satisfechos, no habíamos dado ninguna baja en vuelo y, por tanto, una decena de alumnos habían sido pilotos gracias a nuestra ayuda y escribían, seguro, esa misma tarde a sus novias contándolas el privilegio y la virtud de volar, que era lo que estábamos haciendo nosotros en ese momento, casi sin combustible, a la vista ya del pueblo de Morón, que descansaba, blanco y ardiente, al pie de su monte…

Tomamos, en una dístancia mínima, llenos de nostalgia en la enorme pista de nuestra antigua base. Los F-5, lucían brillantes de plata en la línea de vuelo de más de treinta aviones, y nuestras "garrapatas" correteaban, alegres, entre sus parientes mayores. Fue como una premonición, porque unos días después de regresar a la Academia y con motivo del aumento de la conflictividad en el Sahara, fuimos destinados nuevamente a Morón. Corría el mes de junio de 1976.

«De regreso habíamos dejado atrás un año entrañable, fecundo, en el que recibimos mucho más de lo que pudimos dar, mucho más de lo que fuimos capaces de ofrecer con nuestra experiencia»

Recuperamos, entonces, nuestro casco blanco y nuestra plena "masculinidad" con los zahones de reactores. ¡Ah! Y, yo también recuperé mi "barba provisional" –así decía el certificado médico que me autorizaba a llevarla– después de que en la Academia me "recomendaran" quitármela. Pero sobre todo dejamos detrás un año entrañable, fecundo, emocionante, durante el cual, estábamos seguros, recibimos en la A.G.A mucho más de lo que pudimos dar, mucho más de lo que fuimos capaces de ofrecer con nuestra experiencia: el agradecimiento y la mirada ilusionada de los que continuaban cantando todos los días en la formación desde las escuadrillas hasta la línea de aviones…

"…Piloto yo quiero ser …
…Piloto para volar"…"

Los “grandes *capitanes*” anónimos del Ejército del Aire

José Francisco Moliné Polo
Coronel de Aviación

A LA MEMORIA DE LOS COMPAÑEROS QUE NO REGRESARON DE LA MISIÓN, CAPITÁN JESÚS GIL FERNÁNDEZ Y TENIENTE JOSÉ ÁNGEL HEVIA ANUBLA, Y DEDICADO DE FORMA PERSONAL, AL GENERAL JOSÉ AZA DÍAZ, MI “GRAN CAPITÁN” EN EL RELATO, COMPAÑERO Y AMIGO DE POR VIDA Y AL QUE EN PARTE SE LA DEBO, A QUIEN HICE LA PROMESA DE CONTAR NUESTRO VUELO QUE, Y CON UN POCO DE RETRASO, AHORA CUMPLO. QUIERO TAMBIÉN DEDICARLO A MIS HIJOS, QUE ME HAN SEGUIDO EN LA CARRERA DE LAS ARMAS, AUNQUE CON DIFERENTES UNIFORMES, CON EL DESEO DE QUE ENCUENTREN SUS GRANDES CAPITANES Y A LA VEZ SEPAN SERLO EN SUS RESPECTIVOS ENTORNOS CUANDO LLEGUE SU MOMENTO

INTRODUCCIÓN

Querría en estas líneas rendir un homenaje a esos capitanes que en los Escuadrones de vuelo eran conocidos como los “brahmanes”, que manejaban el lapicero y la pizarra de vuelos diarios en la sala de Operaciones, aunque lo más importante y esencial era cómo sabían trasladar, con paciencia y tenacidad, su sabiduría y experiencia a los tenientes o capitanes noveles recién llegados a los Escuadrones de Fuerzas Aéreas.

Mi conocimiento de estas cualidades está referido de forma más concreta a los escuadrones de combate, si bien imagino que es perfectamente válido, aunque con matices diferentes, para los de transporte. Mi efímero paso por mi primer destino, el Ala 37, todavía en Albacete con el viejo Caribou, me da constancia de ello.

He de resaltar que el calificativo de anónimos y en minúsculas es una apreciación personal y quizás poco apropiada, ya que no pasan a la Historia con mayúsculas, como el insigne “Gran Capitán” Gonzalo Fernández de Córdoba. Sin embargo para sus compañeros, y sobre todo sus puntos en vuelo, sí merecen las mayúsculas, y sobre todo no son anónimos, sino que figuran con letras de oro en el recuerdo de aquellos que recibieron su legado, exprimido a gotas en cada vuelo, y especialmente en aquellos que te hacen crecer alguna cana y se quedan impresos en tu memoria como el que más adelante os contaré.

El entorno. Ala 46 Mixta. Año 75 (buff, siglo pasado,…cuántos años). Canarias, Gando y el conflicto del Sahara como escenario. Protagonistas. Los Escuadrones 462 los “Rayos” con el querido C-10B Saeta, los primos del 463, los bravos “Halcones” con el viejo T-6 en su versión armada, sin olvidarme de los otros primos del Ala, los “Zorros” del 461, unidad de apoyo por el transporte, con misiones distintas, y para mí, más desconocidas.

¡Cómo no recordar como grandes capitanes, desde mi modesto punto de vista de teniente, a los Aza, Caneiro, los primos Catalá (Catalino y Vela) en mi Escuadrón, o del 463 Escuadrón, los Carvajal, Ávila (el grande) o Dueñas (el Buana) entre otros!

Volar de patrulla con ellos en misión de reconoci-

miento armado por la frontera norte del Sahara era además de una lección magistral de geografía y arqueología, un terrible destrozo a tu idea de la navegación a rumbo, velocidad y tiempo. Habías "iluminado" con cuidado y esmero en tu mapa plastificado los tramos hasta los hitos de frontera, puntos de viraje, rumbos, "plotteado" los tiempos, etc. La frontera Norte seguía un paralelo, lo que quiere decir que la mayor parte del vuelo debía seguir una ruta sensiblemente recta, pero tu cometido de punto era mantener a tu líder en posición ofensiva o defensiva según las características de su vuelo y éste no duraba ni dos minutos en línea recta, ya que seguía una endiablada trayectoria. Había razones poderosas y frecuentes para salir de la ruta. Avistar patrullas del Ejército de Tierra en movimiento o paradas suponía orbitar sobre ellas para reconocer y establecer contacto radio, cosa que nos agradecían, pues a veces éramos su punto de contacto con la civilización si llevaban varios días fuera de su destacamento. O bien el reconocimiento de "jaimas" o vehículos civiles circulando por pistas cercanas a la frontera. Otra de las razones para salir de la ruta era mostrarnos puntos significativos no reflejados en la cartografía, pero sí de interés geográfico/cultural como las formaciones rocosas de moscas de dos, tres y hasta cuatro alas (para quien no lo sepa, se trata de agrupaciones de piedras en pleno desierto con forma de moscas, o perfectos trazados en forma de boomerang normalmente agrupados en la misma dirección). Se cree que colocados en tiempos prehistóricos, y que con dificultad se podría concebir su visualización como los objetos descritos, salvo a vista de pájar. Había bastantes y es un misterio poco conocido. Bueno, y así hasta la toma en Smara, donde comíamos y pernoctábamos. Por supuesto, el precioso mapa ilustrado no te había servido de nada y durante muchos vuelos uno iba más perdido que un pato en un garaje, hasta que empezabas a familiarizarte hasta con las piedras.

Había empezado a dar sus frutos el trabajo de ese "gran capitán". Ha sido sólo una anécdota de ambientación, que espero no haya aburrido a aquellos pilotos que cuentan con inercial, GPS, pantalla con mapa integrado marcando tu posición relativa en todo momento, ¡vaya lujos!, quién los hubiera pillado en aquellos tiempos. Pero vayamos al relato del vuelo donde se plasma de forma indeleble esa gran labor de transmisión de experiencia y sabiduría.

ANTECEDENTES DEL VUELO

La misión consistía en traer desde la Península dos Saetas que habían salido de revisión en la Hispano de Tablada en Sevilla. El traslado como tal no parecía reunir especial interés, salvo por el atractivo garbeo sevillano y por ser un vuelo distinto y poco frecuente; sin embargo, los vuelos precedentes le daban un carácter especial. En mi recuerdo sólo están los dos anteriores. El primero de ellos tuvo resultados trágicos: el capitán Gil cayó al mar en pleno vuelo en circunstancias extrañas y que dieron pábulo a especulaciones varias, ya que su punto el teniente Hevia, de mi promoción, se estrelló en las cercanías de la cabecera de pista contraria a la de servicio, en el Aeropuerto de Casablanca, de forma que no pudo testificar lo ocurrido con su líder, ni pudieron conocerse las razones por las que él mismo no llegó a realizar un aterrizaje normal en pista. Todo un misterio.

Meses más tarde, surge la necesidad de traer otros dos aviones. En esta ocasión la tensión con el Reino de Marruecos por el conflicto del Sahara obligaba a hacer un vuelo sin escalas, lo que requería contar con un viento en cola considerable. Fueron designados para realizarlo el capitán Catalá y el teniente Iglesias ("Manix", también compañero de promoción). El traslado de regreso se realizó sin novedad, aunque tuvieron que esperar casi un mes en Sevilla hasta encontrar los vientos favorables y potentes que permitieran realizarlo con seguridad, lo que dio lugar a una cierta rechifla general por parte de los compañeros por su tardanza en reincorporarse al curro diario.

¡Al fin llegó mi turno! A finales de noviembre de 1975 llegó la orden de recoger otros dos aviones, y fui designado como punto del capitán Aza, a la sazón capitán más antiguo y jefe de Operaciones del Escuadrón. Esta vez pintaba más sencillo, ya que, al parecer, se había llegado a un acuerdo para la cesión del territorio y las relaciones con nuestro vecino del Sur eran más propicias para realizar escala en el Aeropuerto de Casablanca, y por si fuera poco, nos habían colocado bidones adicionales de combustible en el asiento trasero de los aviones, lo que aumentaba ligeramente nuestra autonomía.

Todo apuntaba a que iba a ser un placer realizar la misión.

Nos llevaron a Tablada nuestros compañeros del 461 con un Aviocar, y el día 2 de diciembre recogimos los flamantes Saetas recién pintados, con el camuflaje impecable y alguna mejora en la radio. Sin demora, el mismo día nos trasladamos en un corto vuelo al aeropuerto de San Pablo para estudiar la meteorología en la Península y probar el buen funcionamiento de los sistemas, en especial el del bidón de combustible. Hicimos un Plan de Vuelos largo, pero eso sí, sobre tierra. Sobrevolamos la meseta castellana en un vuelo tranquilo y placentero, recuperándonos directamente en Tablada. Al día siguiente, posicionamos nuevamente los aviones en San Pablo, pues sería nuestro punto de partida ya que la "meteo" y el correspondiente Plan de Vuelos se realizaba desde allí. Siguieron un par de días de relax en Sevilla, que me permitió conocer mejor la ciudad y algún aspecto particular del encanto de sus noches ya que llevábamos de cicerone a un experto local, el meteorólogo Capitán Alfaro, que nos hizo pasar muy buenos ratos.

En la figura 1 (Cartilla de Vuelos del mes de diciembre de 1985) se detallan los vuelos realizados correspondientes a esas fechas.

EL VUELO

El día 6 fuimos a San Pablo dispuestos a dar el salto, planeado por etapas, con toma en Casablanca, de allí a Lanzarote y, si todo iba bien, con la tranquilidad de tener las islas a la vista, dirigirnos directamente hasta la toma final en Gando.

La "meteo" prevista de la ruta no era de obispo, pero aparentemente no ofrecía dificultades, así que despegamos de San Pablo con el ánimo arriba y, hasta Casablanca, fue un vuelo plácido, controlado y en condiciones visuales. Una vez en tierra, previo regalo de sendos cartones de tabaco a nuestros repostadores, siguiendo una prudente y sabia costumbre, revisamos nuestro llenado completo de los depósitos de combustible, e hicimos el nuevo Plan de Vuelo a Lanzarote. Un ligero viento en cara no parecía poner en riesgo nuestra ruta. Despegamos sin problemas, ascendiendo hasta nuestro nivel más económico, aproximadamente 200, y en condiciones visuales. A los pocos minutos, ya sobre el Atlántico, volábamos sobre una espesa capa de nubes que se extendía hasta el horizonte. Continuamos a rumbo durante una hora sin ver la superficie del mar pero todavía en unas condiciones de vuelo muy estables y en visual. Perdido ya el contacto radio con el control marroquí y muy lejos todavía para conectar con Control Canarias, seleccionamos el radiofaro de Lanzarote con resultado desigual. A mí me apunta al morro, pero a Aza la aguja le gira loca en el instrumento, así que seguimos con mi marcación, que parecía correcta. Así fueron pasando los minutos continuando a nivel y sin mantener contacto radio con ninguna estación. Según la estimada de tiempo de vuelo, teníamos que estar muy próximos a la Radioayuda y sin embargo mi aguja seguía marcando adelante sin variación y la de Aza seguía girando a su aire, por lo que determinó que siguiéramos a nivel sin descender sobre la capa de nubes. Veinte minutos más tarde, la marcación de mi instrumento seguía de forma inquietantemente inmóvil, apuntando al morro. No teníamos visual con la isla ni con la superficie del mar, cuando ya deberíamos estar en tierra. La persistente y aparentemente espesa capa de nubes permanecía ahí abajo esperando a que la pincháramos. Aza determinó que era el momento de ir a por ella, así que me puse en formación cerrada con mi jefe e iniciamos el descenso y ahí … empezaron las dificultades.

A los pocos instantes de estar metidos en nubes, empezamos a agitarnos como en una coctelera. Se trataba de un frente de cumulonimbos, la visibilidad era muy mala a pesar de los violentos relámpagos que nos iluminaban y, para colmo, empezó a llover muy fuerte. Por el sonido que hacía al golpear la cúpula parecía granizo



del gordo, lo que dificultaba doblemente la visual. Me pegué a mi capitán como una lapa, casi lo rozaba en el forzado y brusco baile. Las turbulencias eran tan grandes que mi casco golpeó varias veces contra la estrecha cúpula del Saeta. Por si esto fuera poco, y aunque mi vista estaba casi bloqueada a mi izquierda para no perder los contornos del avión de mi líder, no pude dejar de ver que en mi panel de instrumentos se había encendido repentinamente la peor de las señales que un piloto puede ver, la luz roja de ¡FUEGO!

Se lo comuniqué a Aza, <<¡Mi Capitán, tengo luz de fuego!>> En esos momentos tu cerebro funciona a velocidad supersónica, y aunque sabía que el procedimiento decía: “Caso de confirmarse el fuego, lanzarse en paracaídas”, mi decisión estaba ya tomada. En esas condiciones tan terribles de vuelo en las que nos encontrábamos, y además en un avión sin asiento lanzable, mientras mi Saetilla obedeciese a mi mando, prefería socarrarme a mojarme. No intentaría el salto ni loco. Me encomendé a mis vírgenes de Loreto y del Pilar y confié en la poca fiabilidad del instrumento que indicaba el sensor de fuego, señal procedente de un aro en las pequeñas toberas del Saeta.

MES DE DICIEMBRE DE 1975

Día	Avión	DURACION DEL VUELO: UNICO PILOTO	1.er PILOTO	2.º PILOTO	TRIPULANTE	PASAJERO	TOTAL	MISION	OBSERVACIONES
2	C108.75	0:25					0:25	NAV.	TABLADA - S. PABLO
2	" 75	2:25					2:25	NAV.	S. PABLO - TABLADA
3	" 75	0:20					0:20	NAV.	TABLADA - S. PABLO
6	" 75	1:20					1:20	NAV	S. PABLO - CASABLANCA
6	" 75	2:40					2:40	NAV.	CASABLANCA - LANZ.
6	" 75	0:35					0:35	NAV.	LANZ - GANDO
12	" 38	1:20					1:20	ATAT	LOCAL
15	" 43	0:30					0:30	TRACRO	"
16	" 79		1:15				1:15	ATAT	"
18	" 86		1:15				1:15	ATAT	"
19	" 43	1:20					1:20	NAVI	"
22	" 43	1:20					1:20	NAB	"
26	" 54		1:20				1:20	FOC	"
29	" 75	1:55					1:55	RECA	LOCAL
SUMA MES		14:10	3:50				18:00		
SUMA ANT.		479:05	123:25	300:00	109:10	30:10	1041:50		
TOTAL		493:15	127:15	300:00	109:10	30:10	1059:50		

Vº Bº El Cap.

Gando a 31 de Diciembre 1975

Procuré no mirar más la dichosa luz y mantenerme en una formación cerrada más que próxima, pero la procesión iba por dentro y supongo que empezó a crecerme mi primera cana.

Metido en la espesa sopa de nubes, el tiempo se me hizo eterno aunque descendíamos con rapidez. De repente, a unos 2.000ft, salimos de nubes. Lo que teníamos debajo no era muy tranquilizador, un mar agitado, oscuro y amenazador. Los blancos rizos de las olas indicaban que el viento en superficie debía ser tremendo. La lluvia y el granizo habían parado, la visibilidad mejoró, pero mi dichosa luz de fuego permanecía roja impertérrita. Si no había explotado, ni tenía señales de humo, confiaba que efectivamente se tratase de un error de instrumento; lo malo es que a pesar de ver la superficie del mar, no estábamos a la vista de ninguna isla. La navegación se complicaba por no decir algo peor, estábamos perdidos, el radiocompás de Aza seguía inoperativo y la aguja del mío comenzó a derivar. Mi capitán comenzó a efectuar pequeños virajes hacia otros rumbos según las indicaciones que yo le daba de mi marcación, que se mantenía en una lenta pero continua variación al costado.

De repente, avistamos un barco mercante saltando como un guiñapo entre las fuertes olas y Aza me dijo <<Moli, si no encontramos las islas tendremos que intentar el amerizaje al costado del mercante>> Si hasta entonces creía que la situación era difícil, a partir de esa frase empecé a creer que de verdad estábamos en un verdadero aprieto (por decirlo de forma fina) y me preguntaba ¿qué hacía un chico de los Monegros, alérgico al agua y sobre todo si era salada, en una situación tan desesperada e inimaginable? El combustible que nos quedaba se acercaba con rapidez al sector rojo de emergencia.

Aza mantuvo los cambios de rumbo y yo le seguía fielmente aunque sin entender qué interpretación le daba a la deriva de mi marcación. Luego me explicaría que mi aguja me marcaba la dirección del foco de tormenta y él trataba con los cambios de rumbo de evitar la falsa marcación y salirnos de sus efectos radioeléctricos.

Después de uno de esos múltiples virajes, vimos una sombra oscura en el morro, a los pocos instantes se fue haciendo más nítida la imagen: ¡Una isla! ¡Tierra! En el morro y a por ella. Ya no seríamos pasto de tiburones si



el combustible nos daba para alcanzarla, pues estábamos con los últimos litros del aforador aproximándose al cero. En cualquier caso, la adrenalina se tomó un respiro y aunque con un ojo atento a los aforadores y cuentalitros y el otro a la persistente luz de fuego, la cosa parecía arreglarse. Unos momentos más tarde, más próximos a la isla, que resultó ser el conocido y amistoso contorno de Fuerteventura (apropiado nombre para nuestro vuelo), una mirada a la derecha nos permitió reconocer otra isla, nuestro destino, Lanzarote. Con la Base a la vista y en contacto radio con la Torre, aterrizamos sin novedad, aunque con un motor de Aza parándose mientras le aparcaba el bendito señalero.

Nos bajamos de los aviones, besamos el suelo, nos abrazamos entre nosotros y saludamos efusivamente al señalero. Todo había terminado bien, pero poco le faltó. Los Saetillas se habían comportado, aunque el aspecto que presentaba su flamante pintura en Sevilla se había deteriorado fuertemente, sobre todo en el borde de ataque de los planos, que deformado por las abolladuras debidas al granizo, había perdido también el camuflaje, y regresado al plateado metálico original. Atravesar la tormenta fue terrible.

Una nueva sorpresa fue encontrarnos con cuatro F-5 del Ala 21 aparcados en la Base y configurados con los tres depósitos externos de combustible. Los mandaba el capitán Sansano, quien nos contó que su intención era hacer el vuelo directo Morón-Gando, pero también les sorprendió el fuerte viento en cara y se vieron obligados a tomar en Lanzarote y atravesar la tormenta, al parecer sin tantas dificultades como nosotros.

Tras un breve descanso y una corta reflexión sobre si debíamos quedarnos a reparar el problema de la luz de fuego o ir a Gando, decidimos seguir adelante con la incómoda luz encendida, ya que parecía no ser fiable su indicación. En cuanto despegamos pude volar en formación táctica con una sola mano mientras la otra tapaba el maldito indicador. El vuelo fue corto y sin incidentes, al fin aterrizábamos sin más problemas en Gando, nuestra querida Base. Terminaba un vuelo y una misión felizmente, tal como nos prometíamos en su inicio, sin sospechar que se convertiría en uno de esos vuelos que a pesar de los años te quedan grabados para siempre en la memoria. Estuvimos cerca de esa señora de la guadaña, quizás en forma de dientes de tiburón, pero la Virgen de Loreto y la Pilarica se comportaron, y sobre todo la sabiduría, hija de la experiencia de mi "gran capitán", para mí y por siempre con mayúsculas. Su temple y la tranquilidad de su voz transmitían confianza y fue esencial para salvarnos el pellejo. Me confesó que lo había pasado tan mal como yo, pero en ningún momento lo exteriorizó. ¡Qué lección de



bien mandar, demostrando un liderazgo y profesionalidad en esos momentos de riesgo en los que la desesperación y hasta el pánico podrían aparecer! Si me llego a perder en lo más duro de la tormenta, no creo que hubiera sido capaz de encontrar las islas y él sin mis indicaciones de la deriva de la aguja de mi R/C, lo hubiera tenido más difícil. En cualquier caso yo tengo la sensación, más bien certeza, de que le debo la vida. Me llevó a sus cachas hasta la última pista de la jornada. Después del último informe formal y militar entre aviadores al finalizar cada vuelo, y en esta ocasión, en parte falso <<Sin novedad en el vuelo mi capitán!>> en mi interior sonaba con fuerza ¡Gracias mi capitán!



REFLEXIÓN FINAL

Con el tiempo y reflexionando sobre el desarrollo del vuelo, ¡cómo



comprendía la angustia que debió sentir mi compañero Hevia cuando su líder, su “gran capitán” desaparecía en la profundidad del Océano y lo dejaba sólo en un espacio desconocido y quizás hostil! Esa misión desafortunadamente terminó en tragedia y nunca hubo testimonio de lo ocurrido.

A lo largo de los años, siempre que me he encontrado en diferentes lugares y empleos con mi “gran capitán” Aza, he sentido esa camaradería y amistad que surgió desde aquel vuelo inolvidable para los dos, y le prometí que lo escribiría para inmortalizarlo y, aunque no se lo dije, mi intención era que el relato no solo consistiera en el contar la aventura en sí, sino que sirviera para destacar las enseñanzas que me había transmitido sobre cualidades de mando, valor y temple y, aunque sea un poco tarde, mi capitán, perdón mi general, y ya ambos en la reserva desde hace unos años, puedo decirte que cumplo la promesa que te hice con la esperanza de yo mismo llegar algún día a ser el “gran capitán” para algún teniente en los escuadrones en que llegué a ser “brahmán”: el 464 en Gando, pero con el F-5 (con indicativo Halcón de los legendarios del desierto, pero esta vez nuestra superficie era el mar) y más tarde en Albacete en el 141 Escuadrón (los Chicos), donde empecé como joven capitán hasta terminar el empleo al mando de una Escuadrilla.

Aunque ya muy alejado de aquel maravilloso mundo, no dejo de recordarlo y espero que las nuevas generaciones de jóvenes pilotos en sus respectivos Escuadrones sigan encontrando a sus grandes capitanes, hasta descubrir con el tiempo que ellos mismos, sin darse cuenta, lo son también para los que llegan. Es un ciclo vital de transmisión de todas las virtudes que deben adornar a un oficial del Ejército del Aire y, aunque en diferentes escenarios, debería ser para todos los oficiales de cualquier Ejército/Armada que por vocación nos hicimos profesionales de esta honrosa carrera de las armas, dura y sacrificada a veces, pero en otras maravillosa, que te hace recordar, a pesar de los años transcurridos, momentos como el vuelo relatado, en los que sin darte cuenta has sentido en tus carnes y espíritu el sentido de la disciplina, la camaradería y el valor que surge instintivo en los momentos de fuerte riesgo, y sólo ya en tierra eres consciente de haber rozado el estrecho límite entre la vida y la muerte. Creo que todos los pilotos habrán vivido alguna vez momentos similares a los descritos, y habrán sentido parecidas emociones que les hagan recordar aquella estrofa de la vieja canción aviadora “esta es la vida alegre del aviador”. Hasta siempre.•



Se inauguró un monumento dedicado al sargento 1º Luis Vélez Tarano, nacido en Santander

Celebración del día del *suboficial* del Ejército del Aire

Miguel González Molina
Capitán de Aviación
Fotografías: Ángel Cañaveras

El 26 de noviembre se celebraron en Santander los actos conmemorativos del Día del Suboficial del Ejército del Aire. En esta ocasión, se quiso rendir un especial homenaje al sargento primero del Ejército del Aire Luis Vélez Tarano, nacido en Santander y fallecido en acto de servicio hace 31 años, en la sierra alicantina de La Estrella. En su memoria su viuda, María Elena Sánchez Cavada, el alcalde de Santander, Iñigo de la Serna Hernáiz y el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz, descubrieron una placa en el monumento que en su recuerdo inauguraron en el santanderino Parque de las Llamas. Al acto también asistió el delegado de Gobierno de Cantabria, Agustín Ibañez, una representación del Ejército del Aire de diferentes Mandos y Unidades, en particular del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, al que pertenecía el sargento primero Vélez, así como familiares del sargento primero homenajeado y representantes de la Asociación de Veteranos del Ejército del Aire en Cantabria, con su presidente Ramón Martín, que realizaron una ofrenda floral mientras se interpretaba el toque de oración.

En su alocución, Ramón Martín destacó una de las inscripciones grabadas en el monumento dedicado al sargento primero Vélez y al 43 Grupo de Fuerzas Aéreas: "A España servir hasta morir". Eso es preci-



El sargento primero Luis Vélez Tarano.

samente lo que hizo este militar al sacrificar su vida en acto de servicio el 12 de octubre de 1980, día de la Fiesta Nacional. Aquel día sufrió un accidente volando a bordo de un Canadair del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas mientras trataba de sofocar un incendio en la provincia de Alicante, concretamente en el pantano de Beniarrés. En este accidente falleció también el comandante del Ejército del Aire Oscar Sáenz de Santamaría, siendo el capitán Pedro Gómez Ga-



El JEMA, alcalde y familiares del sargento 1º Luis Vélez posando junto al monolito inaugurado en homenaje al 43 Grupo de Fuerzas Aéreas y al sargento 1º Vélez.



Un momento del homenaje a los caídos con miembros de la Asociación de Veteranos del Ejército del Aire portando una corona de laurel.



El suboficial mayor del Ejército del Aire Tomás Rodríguez en la plaza del Ayuntamiento.

lindo el único superviviente. "Seguramente el sargento primero Vélez se encuentra en esa base aérea, situada en un lugar indeterminado, sirviendo a España junto a otros compañeros"-señaló el presidente de la Asociación de Veteranos.

El alcalde de Santander agradeció al JEMA y al Ejército del Aire su presencia, recordando que el monumento inaugurado es el único que hay en su querido parque de las Llamas, en donde el pasado 31 de mayo de 2009 bajó en paracaídas la Bandera Nacional, con motivo de la celebración del Día de las Fuerzas Armadas en Santander.

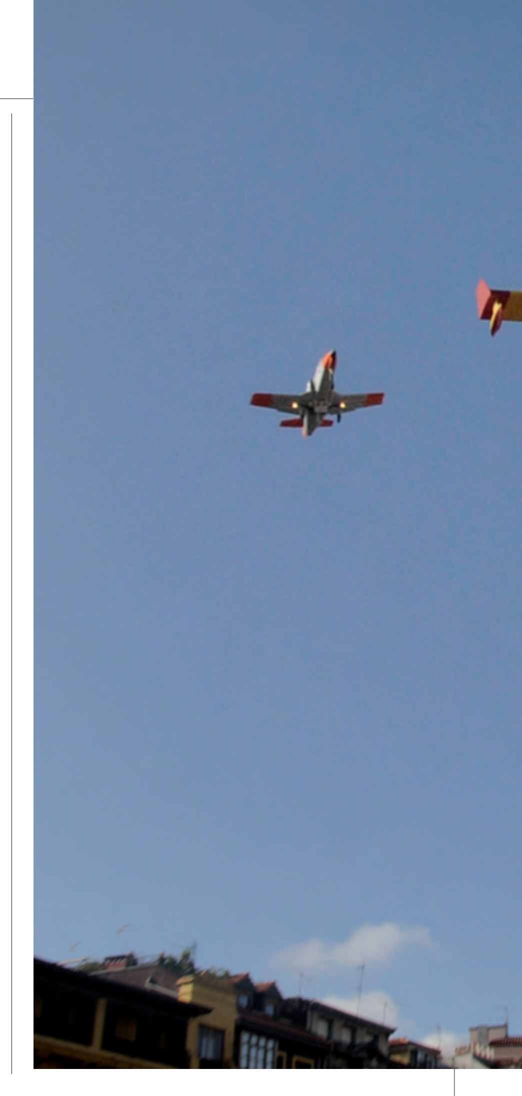
Por su parte, el JEMA destacó valores como la disciplina, la entrega, el valor, el compañerismo y el amor al servicio. Valores que durante su carrera militar mantuvo el sargento primero Vélez, cuya fechaciente prueba fue la entrega de su vida en acto de servicio, sacrificio que conocen mejor que nadie sus familiares, amigos y compañeros.

En nombre de los familiares, el sargento primero Javier Vélez, hijo del homenajeado, agradeció a todos los presentes el homenaje realizado a su padre, y dedicó un recuerdo muy especial a todos los fallecidos en acto de servicio de los tres ejércitos.

Posteriormente, en la plaza del Ayuntamiento de Santander se celebró el acto castrense del Día del Suboficial del Ejército del Aire. El acto fue presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, que estuvo acompañado por el alcalde de la ciudad y otras autoridades civiles y militares. Asistieron al mismo varios centenares de personas que abarrotaron la plaza, muestra del gran interés despertado entre la ciudadanía.

Como inicio de los actos, el JEMA recibió los honores de ordenanza y pasó revista a la fuerza participante. Posteriormente, el suboficial mayor del Ejército del Aire, Tomás Rodríguez Gutiérrez y el coronel Jefe del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, José Pedro Perales Prieto pronunciaron sendas alocuciones, tras lo cual se interpretó el himno del Ejército del Aire y se rindió homenaje a los soldados de todos los tiempos encuadrados en los Ejércitos que dieron su vida por España.

El coronel Perales, en su alocución, agradeció a los ciudadanos de Santander y a su alcalde la buena acogida ante la celebración de este homenaje





en un año en que el 43 Grupo de Fuerzas Aéreas cumple su 40 aniversario de la llegada de los primeros “apagafuegos”, con más de 150.000 horas de vuelo y más de 22.000 misiones realizadas, muchas de ellas en Cantabria. Como aquella primera misión que se realizó con una tripulación íntegramente española en el año 1972, precisamente en Cantabria, o la primera actuación de la Unidad en un núcleo urbano en 1989, en la localidad de Torrelavega.

Muy aplaudido fue también el discurso del suboficial mayor del Ejército del Aire a los sargentos alumnos, animándoles a esforzarse para ser grandes profesionales y también grandes personas, con valores y principios como la lealtad, la honestidad, el compromiso o la vocación de servicio. Esos valores son los que representan, a su juicio, los caídos en servicio, y entre ellos, el santanderino Luis Vélez, ejemplo del valor y dedicación de los militares por ayudar a los demás, aunque ese empeño les cueste la vida.

Momento muy esperado fue el de los desfiles terrestre y aéreo, que ya habían despertado la expectación de los ciudadanos la jornada del viernes en los ensayos previos. En el desfile terrestre intervino una escuadra de gastadores, una escuadrilla de alumnos y la Unidad de Música de la Academia Básica del Aire de León. Participaron en el desfile aéreo un avión Canadair CL 215 del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas y tres aviones C-101 del Grupo de Escuelas de Matacán, Salamanca.

El broche final lo pusieron los paracaidistas de la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA), que aterrizaron en la plaza del Ayuntamiento con las banderas de Cantabria y de España.

EL EMULADOR

Como complemento a los actos del Día del Suboficial del Ejército del Aire, los días 24, 25 y 26, el emulador de vuelo de la Patrulla Águila estuvo en Santander, en el centro de la ciudad, para disfrute del numeroso público, pequeños y adultos, que se acercaron a conocer las sensaciones que experimentan los pilotos de la Patrulla Águila en sus exhibiciones.

El emulador de vuelo, cuenta con un aforo de 14 personas, y permite disfrutar de un “vuelo” de 8 minutos a bordo de uno de los aviones C-101 de la Patrulla Águila.•



EJERCICIO BALSAR 11

El ejercicio "BALSAR 11" es un ejercicio nacional específico SAR de adiestramiento avanzado englobado dentro de la iniciativa 5+5, cuyo objetivo es la práctica de diversas técnicas de búsqueda y salvamento coordinando la actuación de los medios SAR españoles, en este caso el 801 Escuadrón SAR del ALA 49, junto a otros organismos locales colaboradores como la Dirección General de la Guardia Civil, la Dirección General de la Marina Mercante, la Dirección General de Emergencias, Centro Coordinador de Salvamento (RCC) de Palma y el Centro de Control de AENA.



El ejercicio tuvo lugar en la zona del archipiélago Balear entre los días 5 y 6 de octubre bajo la supervisión de la jefatura SAR y dirección del RCC Palma. Su desarrollo transcurrió sin incidentes y los resultados fueron muy positivos, tanto para los participantes como para los observadores internacionales procedentes de Mauritania, Marruecos, Argelia, Túnez y Jordania.



RELEVO EN EL AERÓDROMO MILITAR DE SANTIAGO

El 5 de octubre en el Aeródromo Militar de Santiago, y presidido por el general segundo jefe del Mando Aéreo General y jefe del Estado Mayor del Mando Aéreo General, Miguel Moreno Álvarez, se realizó el acto de relevo de mando del mencionado Aeródromo, haciéndose cargo del mismo el coronel Esteban Miguel Diego.

El general segundo jefe del Mando Aéreo General, recibió los honores de ordenanza y pasó revista a las fuerzas participantes; a continuación, después de saludar a las diversas autoridades tanto militares como civiles, se efectuó el acto del relevo de Mando, al término del cual y tras el himno del Ejército del Aire y el homenaje a los caídos, desfilaron las fuerzas participantes.



LA ONCE PREMIA A LA AGA

La Academia General del Aire ha sido galardonada con el Premio Solidario de la ONCE Región de Murcia en su VI Edición. En el acta del Jurado se indica que la concesión de este Premio se debe a "la trayectoria de la AGA en la colaboración y apoyo en el sector de la discapacidad, que se ha traducido entre otros actos en la organización de la Jura de Bandera civil para personas con discapacidad que tuvo lugar el 27 de abril del 2009, y que permitió al colectivo de la ONCE descubrir la faceta más solidaria del Ejército del Aire".

El acto de entrega del premio tuvo lugar el 6 de octubre en la sede de la ONCE de Murcia y a ella asistieron, entre otras autoridades, el director general de la ONCE, Ángel Sánchez Cánovas, quien hizo entrega del galardón, y el delegado del Gobierno en la región murciana, Rafael González Tovar. Por parte de la AGA, recibió el premio su director accidental, teniente coronel José Terol, quien en sus palabras de agradecimiento resaltó la importancia de este galardón concedido a la AGA.





VISITA DEL GENERAL SUBDIRECTOR DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO AL ALA 23

El general subdirector de Gestión de Mantenimiento Moisés Fernández Álvaro, acompañado por el director del expediente de mantenimiento de simuladores, teniente coronel Alberto Lanchas González (MALOG/ DMA/ SUGMA) y personal de la empresa INDRA (División de simulación), efectuó una visita al Ala 23 (Base Aérea de Talavera la Real) el 7 de octubre.

Esta visita tuvo como objetivos establecer contacto con la Unidad usuaria en el marco del contrato de mantenimiento de simuladores, para la entrega del nuevo sistema visual del simulador del avión AE-9 por parte de la empresa INDRA/División de Simulación, así como tratar temas de interés relacionados con mantenimiento de los motores J-85 y actividades de revisión de la flota AE.9.

Tras la bienvenida por el jefe del Ala 23, coronel Antonio Javier Taranilla Manjón, el Jefe del Grupo de Material, teniente coronel Jerónimo Domínguez Barbero procedió a exponer las principales necesidades de la Unidad en materia de mantenimiento de motores, y problemática derivada del proceso de modernización de la flota de AE.9, para posteriormente realizar una visita a los diferentes talleres y hangar de mantenimiento.

A continuación, el jefe del Simulador de Vuelo del Ala 23, brigada Manuel Benjumea Solís, expuso las futuras necesidades y mejoras indispensables en el mismo; a lo que siguió una breve exposición a cargo del jefe del proyecto de la empresa INDRA, Pedro Cabezas Herraiz. Se procedió acto seguido a la entrega del nuevo sistema visual y a una visita a la sala de simulación, donde se explicaron las nuevas ventajas del sistema instalado y se realizó una demostración de su funcionamiento.

Finalmente, el general Fernández Álvaro, agradeció al personal del Ala 23 el trato recibido e instó a seguir trabajando con el mismo ánimo e interés.



ALUMNOS DEL MÁSTER INTERNACIONAL DE INGENIERÍA NAVAL MILITAR EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El 7 de octubre tuvo lugar la visita de los alumnos del máster internacional de Ingeniería Naval Militar a las instalaciones de la Academia General del Aire. La comitiva se encontraba formada por 22 alumnos de varias nacionalidades iberoamericanas, el profesor José María González Álvarez-Campana, subdirector académico del máster y profesor de la Universidad Politécnica de Madrid y el capitán de Navío Pedro Ramón Saura Iniesta.

La visita se inició con la asistencia al habitual acto de izado de bandera de los viernes, en el que participan habitualmente los profesores destinados en la Academia y el Escuadrón de Alumnos para, a continuación, dirigirse al salón Príncipe de Asturias, donde tuvo lugar un breve encuentro con algunos profesores de este centro de formación, al tiempo que se aprovechó la ocasión para realizar el habitual intercambio de obsequios.

Posteriormente la comitiva se dirigió a la zona de vuelos donde se presentó un video sobre las actividades que realizan los alumnos de la Academia General del Aire, para a continuación iniciar la visita a los escuadrones de vuelo elemental y básico, además de la sede de la Patrulla Águila. El recorrido incluyó la visita a los simuladores del entrenador C-101.

Tras la visita a la exposición estática de los aviones C-101 y T-35 Pillán, la comitiva se dirigió a la zona académica del centro, donde tuvieron la ocasión de conocer el museo y la biblioteca de la AGA.

JORNADA AERONÁUTICA EN LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 8 de octubre tuvo lugar en la Base Aérea de Alcantarilla una jornada aeronáutica, enmarcada en la celebración del Centenario de la Aviación Militar española.

Tras unas ligeras brumas matutinas, una mañana despejada acompañó a las cerca de 4.000 personas que disfrutaron de las numerosas demostraciones y exhibiciones que se realizaron en distintos puntos de la base.

Si bien las dos modernas instalaciones más representativas de la base, el simulador de caída libre y el de apoyo aéreo (SIMFAC) atrajeron el entusiasmo de todos, no fue menor el interés despertado por el moderno armamento del EZAPAC y la exposición estática de aviones T-12B.

También los más pequeños disfrutaron en la pista de aplicación infantil organizada por el EZAPAC.



La fase "dinámica" de la jornada consistió en un simulacro de operación de "extracción de personal no combatiente" (NEO), iniciado con el lanzamiento de un equipo CCT (Controlador Táctico y de Combate) del EZAPAC, encargado de balizar la pista de tierra, para permitir el aterrizaje de un T-12 del 721 Escuadrón. Simultáneamente, vehículos del EZAPAC se aproximaron al avión para simular la entrega de una autoridad civil rescatada de la zona en conflicto. Al despegue de este avión siguió el aterrizaje de otro que recogió al equipo CCT. Al objeto de mantener la actividad paracaidista durante le jornada, se hizo coincidir con los saltos de la final del campeonato paracaidista "Alfaro Arregui", finalizando con una brillante exhibición de la patrulla paracaidista PAPEA.

El colofón histórico correspondió a la asociación "Codex Belix", civiles amantes de la historia militar, que lucieron uniformes de la II Guerra Mundial.

Todas las Unidades de la base aérea se volcaron en el desarrollo de la jornada, consiguiendo que ésta resultara exitosa gracias a una variada, dinámica y completa programación, en la que se aunaron la historia, presente y futuro inmediato de la Base Aérea de Alcantarilla y de la enseñanza del paracaidismo militar.



SEGUNDO ANIVERSARIO DEL IZADO DE LA BANDERA NACIONAL Y JURA O PROMESA ANTE LA MISMA DE PERSONAL CIVIL EN LA LOCALIDAD DE ALCANTARILLA

El 9 de octubre, en la plaza presidente del Gobierno Adolfo Suárez, centro neurálgico de Alcantarilla, tuvieron lugar sendos actos de gran relevancia para la Institución Militar.

En primer lugar se celebró el segundo aniversario del izado solemne de la Bandera Nacional de España en dicha localidad. Seguidamente, el coronel jefe de la Base Aérea de Alcantarilla, Alberto Gallego Gordón, dio fe del juramento o promesa ante la Bandera de España, o de la renovación del mismo, realizado por setenta y siete ciudadanos civiles.





La primera persona en renovar su juramento fue el alcalde de Alcantarilla, Lázaro Mellado Sánchez, al que siguieron otros miembros de la corporación municipal.

Finalizado el paso por la Bandera de todo el personal, el coronel se dirigió especialmente a estos ciudadanos, resaltando el profundo significado del acto y de la Enseña Nacional, como símbolo de la Patria y factor de cohesión para todos los españoles. Además, mencionó la ya larga vinculación entre la base aérea y la ciudad de Alcantarilla desde los años 30.

Tras la entonación del himno del Ejército del Aire y el posterior homenaje a los caídos por la Patria, la Fuerza ubicada en la plaza se desplazó al punto de parada, para efectuar seguidamente un desfile en la Avenida Estación de Lorca de Alcantarilla.

El broche final lo puso una exhibición de la patrulla paracaidista PAPEA, que mantuvo expectante a la amplia población que presenció los actos, dando realce, significado y sentido, profundizándose así el cálido hermanamiento entre la sociedad civil y las Fuerzas Armadas.

RELEVO DESTACAMENTO "DAT VIGMA" B.A. DE DECIMOMANNU DENTRO DE LA OPERACIÓN "UNIFIED PROTECTOR, EMBARGO LIBIA"

El 18 de octubre partió de la B.A. de son San Juan el avión CN235 D4-03 del Ala 49 con rumbo a la B.A. de Decimomannu (Cerdeña) para llevar a cabo el IV Relevo del Destacamento VIGMA, participante en la Operación denominada por la OTAN "Unified Protector, Embargo Libia".

El coronel jefe del Ala 49, Víctor Manuel Navarro Morales, junto con el teniente coronel jefe del Grupo de FF.AA., Miguel Ángel Falla Piñero, despidieron a pie de avión al contingente humano del Ala 49, compuesto por un total de 17 personas entre tripulación y personal de apoyo en tierra.

Este relevo es el segundo que el Ala 49 efectúa dentro de la operación Unified Protector y el primero bajo mando del coronel desde su toma de posesión.

El D.4, bajo mando del comandante del Componente Naval de la OTAN en Nápoles, deberá realizar misiones de vigilancia marítima, identificación y seguimiento de buques sospechosos en la zona de operaciones asignada.

La operación UP se inicia como consecuencia de la Resolución 1973/2011 aprobada el 17 de marzo por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en la que establece, entre otras directrices, una zona de exclusión aérea y la adopción de las medidas necesarias para cumplir el embargo de armas en aguas internacionales. Una coalición internacional de países de la Unión Europea, de la Liga Árabe y de Norteamérica apoya inmediatamente dicha resolución, siendo el 27 de marzo cuando el Consejo del Atlántico Norte aprueba que la OTAN se haga cargo de la operación.

El 19 de marzo el presidente del Gobierno confirma que España asumiría sus responsabilidades, especificando la participación militar española.

El 23 de marzo se desplegó en la B.A. de Decimomannu un D.4 para participar en las operaciones de apoyo al embargo marítimo de armas contra Libia, que junto con la fragata "Méndez Núñez" y el submarino "Tramontana" forman el contingente español de la Operación, bajo mando del Componente Naval de la OTAN en Nápoles.

Hasta esa fecha el Destacamento VIGMA había efectuado alrededor de 500 horas en Z.O. realizando innumerables misiones de seguimientos e identificaciones de buques y embarcaciones, así como reportajes fotográficos y de vídeo, con total satisfacción para el mando del componente naval de la OTAN en Nápoles.



El coronel jefe del Ala 49 con el IV relevo DAT VIGMA B.A. Decimomannu.



VISITA DEL XIII CURSO DE ESTADO MAYOR DE LAS FAS A LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El 18 de octubre, 26 alumnos del XIII curso de Estado Mayor de las FAS y dos profesores de la ESFAS, visitaron la Base Aérea de Zaragoza.

La visita comenzó en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA), donde el teniente coronel director accidental les dio la bienvenida y explicó el funcionamiento de la Unidad, en la cual pudieron recorrer sus instalaciones, aulas y laboratorios.

A continuación visitaron el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA). Tras la presentación de la Unidad, recorrieron la exposición estática de sistemas de armas y equipos.

Para concluir, visitaron el Ala 31, donde fueron recibidos por el coronel jefe del Ala, quién les ofreció una presentación de su Unidad. Seguidamente, fueron guiados por las instalaciones, finalizando la visita con una exposición estática de equipos y avión.



LA DELEGACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA VISITA LA DIRECCIÓN DE ENSEÑANZA DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El curso superior de la Academia de Mando de la Fuerza Aérea de la República Popular China visitó la Dirección de Enseñanza del Ejército del Aire el 20 de octubre.

A su llegada al Acuartelamiento Aéreo de Tablada, la delegación china asistió al acto de exaltación de virtudes militares presidido por el general jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, autoridad que en esa fecha se encontraba en el acuartelamiento.

Concluido el acto, el jefe de la delegación, mayor general Wang Yisheng, cumplimentó al director de Enseñanza del Ejército del Aire, general de división Juan Antonio Carrasco Juan, intercambiando recuerdos de la visita.

A continuación, el coronel Domingo Porras Antiller, jefe de la Sección de Formación, realizó una exposición sobre la organización y funciones de la Dirección de Enseñanza, así como de todos los centros docentes del Ejército del Aire dependientes de la misma, con especial referencia al nuevo modelo de enseñanza de formación de oficiales. Tras ella tuvo lugar un animado coloquio en el que los asistentes plantearon numerosas cuestiones relativas a los temas abordados.





UNA DELEGACIÓN DE LA FUERZA AÉREA CHINA VISITA EL ALA 11

El 20 de octubre una delegación de la Fuerza Aérea china encabezada por el mayor general Wang Yisheng visitó el Ala 11. El motivo fue conocer la misión y funcionamiento del Ala 11, sus sistemas de armas y el nivel de cooperación con las Fuerzas Armadas de otros países.

Tras ser recibidos por el teniente coronel jefe accidental de la Base Aérea de Morón, José M. Valera Terrero y los jefes de grupo, se trasladaron al edificio de jefatura para firmar en libro de honor de la Unidad. Posteriormente se trasladaron al Centro de Entrenamiento, donde asistieron a una presentación por parte del teniente coronel Julio Nieto Sampayo, jefe del Grupo 11 de Fuerzas Aéreas para dar a conocer las particularidades de la Base y la Unidad en general.

A continuación visitaron una exposición estática del avión C.16, tras la cual, y para terminar se dirigieron al pabellón de oficiales donde tuvo lugar la comida.

Al finalizar ésta fueron acompañados a pie de avión para ser despedidos.

VISITA DE UNA DELEGACIÓN ISRAELÍ AL 43 GRUPO

El 27 de octubre una delegación israelí visitó las instalaciones del 43 Grupo de FF.AA.

Tras la eficiente actuación del 43 Grupo en los incendios que asolaron Israel el pasado año, se han mantenido contactos con dicho país para ofrecerles el máximo apoyo en la creación de su nueva unidad contraincendios. La comisión enviada para la visita tuvo como máximos representantes al embajador israelí Alon Bar, y al teniente coronel Rami, jefe de la unidad contraincendios recién creada. Por parte del Ejército del Aire, les atendió el coronel jefe del 43 Grupo de FF.AA. José Pedro Perales Prieto.

Durante la visita, se dieron unas conferencias explicativas de la organización y funcionamiento del 43 Grupo en sus diferentes aspectos operativos tales como operaciones aéreas, instrucción de tripulaciones y mantenimiento de las aeronaves. A continuación, la comitiva se desplazó a la zona del "parking" para la exhibición estática de un avión CL-215T y un CL-415, finalizando con la visita al simulador del CL-415.

La visita fue todo un éxito declarado por ambas partes, y dará pie a mantener una estrecha relación en temas de la lucha contraincendios entre estos dos países.



De derecha a izquierda, el coronel jefe del 43 Grupo José Pedro Perales Prieto, el embajador israelí Alon Bar y el comandante jefe de operaciones del 43 Grupo Eduardo Romero Fernández en la escalerilla de acceso a uno de los aviones de la Unidad.



FORCEVAL DEL GRUPO NORTE DE MANDO Y CONTROL (GRUNOMAC)

Incluida en el calendario de evaluaciones programadas para el año 2011 por la División TACEVAL del Cuartel General del Mando Aéreo Aliado (Headquarters Allied Air Command) de Izmir, Turquía, ha tenido lugar entre los días 31 de octubre y 6 de noviembre la FORCEVAL (Force Evaluation) del ARS GRUNOMAC (Grupo Norte de Mando y Control) en la Base Aérea de Zaragoza.

Para llevar a cabo esta FORCEVAL, se desplazó a la Unidad un equipo de 87 evaluadores pertenecientes a quince países: Alemania, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chequia, Eslovaquia, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Portugal, Rumanía y Turquía, así como un representante de SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe).

Durante la evaluación, el GRUNOMAC ha demostrado su capacidad para cumplir satisfactoriamente su misión en un escenario integrado de operaciones, logística y protección de la fuerza, mediante una combinación de misiones reales y eventos simulados.

Para el desarrollo de la misma, se establecieron dos equipos que operaron en turnos de trabajo, con esfuerzo sostenido en el tiempo y en transición desde un escenario de paz, pasando por otro de crisis hasta alcanzar la situación de conflicto generalizado.



El día 31 de octubre se llevó a cabo el "in-processing" del equipo evaluador y se realizaron tanto las diferentes pruebas de ICCS (Individual Common Core Skills) como diversas demostraciones de capacidades en el área de logística.

Durante los días 1, 2 y 3 de noviembre continuaron las demostraciones de capacidades, se realizaron las misiones reales y los ejercicios sintéticos simulados (SYNAX) y se llevaron a cabo los exámenes de conocimientos del personal del Área de Operaciones.

Tras la evaluación, el GRUNOMAC ha sido declarado como "MISSION CAPABLE", lo que certifica su total capacidad para operar y sobrevivir en cualquier situación de paz, crisis y guerra.

El GRUNOMAC ha sido la primera Unidad del Sistema de Mando y Control del Ejército del Aire español que ha sido sometida y ha superado una evaluación OTAN de estas características.

I JORNADA INTERNACIONAL SOBRE "PSICOLOGÍA EN ZONA DE OPERACIONES"

El 4 de noviembre tuvo lugar en la Bse de apoyo avanzado (FSB) de Herat (Afganistán), la I jornada internacional sobre "Psicología en Zona de Operaciones", con la participación de diez psicólogos de tres nacionalidades (EEUU – Italia y España), militares y civiles.

La jornada, aprobada por el coronel jefe de la FSB Javier Carramiñana Bustillo, estuvo organizada y dirigida por el psicólogo del hospital ROLE-2 de la base. Entre los participantes estuvieron los psicólogos militares titulares de los diferentes contingentes y UCO's: capitán Sonia Pons (Camp Stone – EEUU), capitán Macarena García (Role 1 Qual-i-Now España), capitán Valeria Serra (Op. Psicológicas RC-WEST – Italia), capitán Saturnino Corroto (Role 2 FSB-Herat - España) y teniente Elisa Ferrero (Role 1 Camp Arena – Italia); y militares y civiles españoles desplegados en Z.O., licenciados en Psicología: teniente coronel José J. Orts (odontólogo ROLE-2), comandante Manuel Cortés (MEDEVAC ROLE-2), teniente Carolina Lopera (Mess & Billeting FSB) teniente Juan Ortuño (FSB OPS/BOC) y Laura Martín (civil – UTE).



Durante la misma se expusieron la organización y cometidos de la psicología militar en los tres países participantes y sus líneas básicas de actuación en zona de operaciones: prevención, detección y tratamiento de patologías, así como apoyo y consejo psicológico al personal militar desplegado.

La jornada sirvió como marco de intercambio de información entre profesionales de la psicología y un acercamiento al trabajo del psicólogo militar en diferentes países aliados. Asimismo, puede significar un hito, no sólo por conseguir reunir tal número de psicólogos en zona de operaciones, sino por ser un precedente para futuras jornadas en próximos relevos y, sobre todo, porque las valiosas aportaciones, desde ópticas y especialidades diferentes desplegadas "in situ", podrán repercutir en la mejora de la atención psicológica al personal militar desplazado en misiones internacionales.

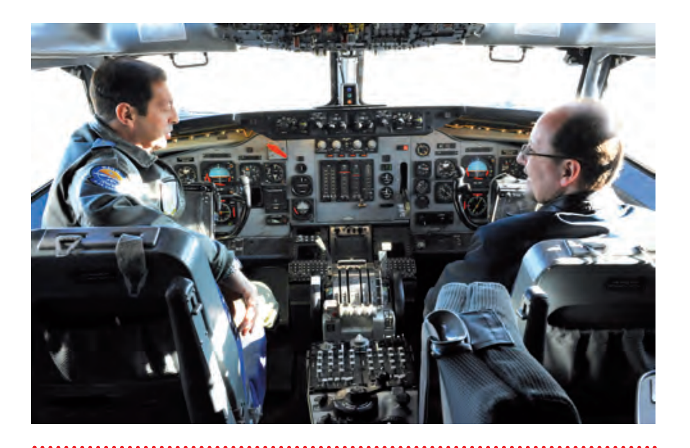


VISITA DEL CÓNSUL DE ESPAÑA EN DÜSSELDORF AL PERSONAL DESTINADO EN EL COMPONENTE DE LA FUERZA NAEW E-3A EN LA BASE AÉREA DE LA OTAN EN GEILENKIRCHEN (ALEMANIA)

El 14 de noviembre el cónsul general español en Dusseldorf, Francisco Aguilera Aranda realizó una visita al "NAEW E3A Component", en Geilenkirchen, Alemania. El cónsul fue recibido en la Unidad Nacional de Apoyo (NSU) por el Representante Nacional (SNR) y jefe del Ala de Información y Tecnología (ITW), coronel Rafael Sahagún Schwartz.

El cónsul mantuvo después una entrevista con el general de brigada Burkhard Pototzky de la Lutfwaffe, jefe del "NAEW E3A Component".

A continuación el cónsul se desplazó al Ala de Información y Tecnología, donde visitó las instalaciones de los simuladores. En el simulador de vuelo tuvo la oportunidad de sentarse a los mandos, con la asistencia del teniente coronel Andrés Gamboa Calleja, jefe del Escuadrón del TCA ("Trainer Cargo Aircraft"), donde pudo comprobar las excelentes capacidades del simulador de vuelo. Posteriormente, y de la mano del comandante Amaro del Valle Díaz, visitó las instalaciones del simulador de misión, donde recibió información relativa a sus capacidades y al tipo de entrenamiento que los tripulantes de misión reciben, tanto para alcanzar el nivel de "combat ready (CR)", como a la hora de prepararse para escenarios específicos como ISAF.



Después la visita se dirigió al auditórium del Ala de Entrenamiento, donde el cónsul recibió, por parte del coronel Sahagún un "briefing" sobre el Componente y su estructura, con especial hincapié en la contribución española al Componente, tanto presupuestaria como de personal, así como de las misiones en las que el Componente se encuentra involucrado, "Operation Afghan Assist (ISAF)" y "Active Endeavour (OAE)". También se le mostró un sumario de la "Operation Unified Protector (OUP)" finalizada el 31 de octubre de 2011.

El cónsul, durante el transcurso del "briefing", mostró especial interés en la situación del personal español y sus familias y realizó varias preguntas sobre la vida en Alemania y las relaciones con el resto de países.

Tras el "briefing", el cónsul se desplazó a la línea de vuelo, donde visitó la plataforma E-3A AWACS y fue informado de las últimas innovaciones tecnológicas incorporadas así como de las distintas funciones de los miembros de la tripulación.

Para finalizar, el cónsul compartió almuerzo con el personal español en el Rotodome E-A Club de la Base. El coronel Sahagún agradeció al cónsul su visita, tras lo cual el cónsul agradeció la invitación y ofreció el apoyo del Consulado de General de España en Dusseldorf.

MARIO GARCÍA LUENGO
Capitán de Aviación



SOCIO POR UN DÍA DEL GRUTRA

Para dar cumplimiento a la propuesta de la Fundación "Junior Achievement España", con autorización del Ministerio de Defensa y del MAGEN, el 14 de noviembre el Grupo de Transmisiones participó en el programa educativo "socios por un día", recibiendo a Pablo Gómez Platero, alumno de 4º de la ESO, del colegio Gaudem de Madrid.

Durante esta jornada, se realizó una breve presentación de la organización del Ejército del Aire, de las misiones del GRUTRA y de la enseñanza militar de formación para el acceso a las Escalas de Oficiales, Suboficiales y Militar de Tropa y Marinería.

El alumno visitó dependencias de la Unidad, apreciando el funcionamiento de equipos de comunicaciones, así como del equipo humano que integra la misma.

El alumno fue despedido por el coronel Gómez, jefe del GRUTRA, suboficial Mayor Bleda y el cabo Mayor Tejo.


Iván Fernández Moles


Iván Fernández Moles

EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS VISITA EL TLP

El 14 de noviembre, Su Alteza Real el Príncipe de Asturias realizó una visita oficial al TLP (Programa de Liderazgo Táctico), ubicado en la Base Aérea de Albacete.

A su llegada a Albacete el Príncipe de Asturias fue recibido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz, y por el jefe de la Base Aérea de Albacete, coronel Javier Del Cid León.

Tras recibir los honores de ordenanza y pasar revista a la fuerza, formada por una escuadrilla de honores del Ala 14 y la Unidad de Música del MAGEN, Su Alteza saludó al resto de autoridades militares que le acompañarían durante la visita, entre ellos el jefe del Mando Aéreo de Combate, el segundo jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire y el jefe de la Maestranza Aérea de Albacete.

En las instalaciones del TLP le estaba esperando su jefe, el coronel Ignacio Bengoechea Martí, que fue el encargado de impartir una conferencia acerca del estado actual del Programa, y explicar el funcionamiento del curso que en ese momento se estaba realizando.

Seguidamente visitó los edificios de vida y funcionamiento, pudiendo asistir brevemente al planeamiento de una misión. Al término de este recorrido se dirigió al hangar de mantenimiento donde presenció los trabajos que se estaban llevando a cabo en un F-16 polaco y en un Tornado de la Luftwaffe.

Finalmente se acercó a la línea de vuelo, donde tuvo la oportunidad de saludar a las tripulaciones de varios de los aviones que participaban en este curso del TLP, así como de subir a uno de los F-16 de la Fuerza Aérea Polaca, a bordo del cual su piloto le explicó algunas de las particularidades de este cazabombardero de fabricación estadounidense.


Iván Fernández Moles

El TLP es un centro de formación avanzada para pilotos y tripulaciones, constituido mediante un acuerdo de diez naciones de la OTAN (Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Holanda, España, Gran Bretaña y Estados Unidos) y cuya historia se remonta al año 1978, aunque es desde julio de 2009 cuando está funcionando en la Base Aérea de Los Llanos, en Albacete.

El objetivo del TLP consiste en mejorar la operatividad y efectividad de las Fuerzas Aéreas aliadas por medio del desarrollo de las capacidades de liderazgo de pilotos y tripulaciones aéreas y de la


Iván Fernández Moles


Iván Fernández Moles

práctica de planeamiento y ejecución de misiones complejas en un ambiente multinacional y en un entorno de amenaza realista. También se desarrollan cursos teóricos para personal de los tres ejércitos de países tanto de la OTAN como ajenos a la Alianza, y se colabora en la elaboración de doctrina aérea.

El TLP permanecerá en España al menos durante los próximos ocho años. Su traslado a la Base de Albacete desde Florennes ha estado motivado principalmente por las crecientes dificultades en el desarrollo de los cursos desde la base belga, debidas a la congestión del espacio aéreo en Europa Central. España ofrece unas instalaciones modernas y perfectamente adaptadas a las exigencias de un centro de estas características, un espacio aéreo muy adecuado para el entrenamiento requerido por el TLP y unas condiciones meteorológicas muy favorables.

Las misiones se realizan desde Los Llanos utilizando zonas de entrenamiento tanto sobre tierra como sobre el mar Mediterráneo. Puede haber también misiones de larga distancia con la utilización en espacio aéreo de otras naciones, utilizando medios de reabastecimiento en vuelo. Las misiones nunca incluyen el empleo de armamento real.

La actividad anual del TLP consiste principalmente en:

Realización de seis cursos de vuelo, cada uno de ellos con una duración de un mes y la participación de alrededor de hasta 30 aviones y 400 personas entre pilotos y técnicos de mantenimiento.

Realización de 14 cursos teóricos de una semana de duración y destinados a unas 40 personas cada uno.

Reuniones de doctrina; conferencias y seminarios.





VISITA DEL JEMA A LA MAESTRANZA AÉREA DE ALBACETE

El 14 de noviembre tuvo lugar en la Maestranza Aérea de Albacete, la visita del jefe de Estado Mayor del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz. Se trataba de la primera visita oficial que realiza a esta Unidad y obedece al interés por conocer de primera mano la actividad de la Maestranza Aérea de Albacete e intercambiar impresiones con su personal.

Llegó acompañado por el segundo jefe de Estado Mayor, general de división Francisco Javier García Arnaiz y por el jefe del Gabinete, el general de brigada César Miguel Simón López, y fue recibidos por el coronel jefe de la Maestranza Aérea Pedro Prat Anglés y una comisión de personal de la Unidad.

La visita se inició en la sala de conferencias donde aguardaba un grupo de personal representativo de los diversos colectivos que forman la Maestranza. Allí el JEMA dirigió una alocución a los presentes en la que agradeció su trabajo, resaltando especialmente el alto esfuerzo realizado para mantener el nivel operativo de la Unidad. Mostró especial interés por el estado e inquietudes del personal tanto civil como militar, explicó las políticas de personal que se han implantando últimamente y despejó incertidumbres sobre los planes futuros en esta materia. A continuación se abrió un coloquio en el que contestó a todas las inquietudes formuladas.

Seguidamente la comitiva recorrió algunas instalaciones y visitó el museo histórico de la Unidad, de reciente creación.

El JEMA mostró su especial cariño por la ciudad de Albacete y la Maestranza, recordando con gratitud el acogimiento que esta le brindó durante su paso por el Ala 14 en su empleo de capitán.

Por último el JEMA quiso plasmar expresamente el afecto que siente por esta Maestranza y su personal firmando en el libro de honor de la Unidad.

VISITA A LA EMACOT DE LOS SARGENTOS ALUMNOS DE 2º CURSO DE TRANSMISIONES DEL EJÉRCITO DEL TIERRA

El 17 de noviembre ha tenido lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT), la visita de los sargentos alumnos de segundo curso pertenecientes a la 37º promoción de la especialidad fundamental de transmisiones del Ejército de Tierra, que realizan su formación en la Academia de Ingenieros del Ejército de Tierra (Hoyo de Manzanares).

Fueron recibidos por el coronel director, quien explicó los cursos y actividades más importantes de la Escuela, entre las que señaló la implantación del nuevo sistema de enseñanza militar para los suboficiales con la obtención del título de Formación Profesional de Grado Superior que ha dado comienzo este año. A continuación, realizaron una visita a instalaciones de la Escuela.





CLAUSURA DEL 13º CURSO INTRODUCCIÓN "LINK-16" EN LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE MANDO, CONTROL Y TELECOMUNICACIONES

El 18 de noviembre se clausuró en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) el 13º Curso de Introducción "Link-16", que tuvo lugar entre los días 14 y 18 de noviembre, al que asistieron un total de 15 alumnos entre oficiales y suboficiales.

En el acto de clausura del curso, el teniente coronel jefe de Estudios Enrique García Serrano, en su alocución, felicitó a los alumnos y a los profesores por el rendimiento académico alcanzado, señalando que el mencionado curso es una excelente introducción al mundo de las comunicaciones entre los sistemas de defensa terrestres (ARS) y las plataformas navales y aéreas, tanto nacionales como de países pertenecientes a alianzas internacionales.

Como finalización del acto, se realizó una foto de grupo conmemorativa de profesores, alumnos y mandos de la EMACOT.

VISITA A LA ACADEMIA DE INGENIEROS DEL EJÉRCITO DE TIERRA DE LOS ALUMNOS DE LA EMACOT

El 23 de noviembre los alumnos de Formación de la Escuela de Técnicas de Mando Control y Telecomunicaciones, (63 promoción de alféreces del Cuerpo General de oficiales, y la 20 Promoción de suboficiales de las Especialidades de Mando y Control y Telecomunicaciones y Electrónica) visitaron la Academia de Ingenieros del Ejército de Tierra de Hoyo de Manzanares.

Fueron recibidos por su director, general de brigada Antonio González García. A continuación, en el aula magna, el director del Departamento de Transmisiones realizó una breve reseña sobre las actividades e instalaciones de la Academia de Ingenieros, haciendo hincapié en la celebración del tercer centenario de la fundación del Arma de Ingenieros.

Seguidamente realizaron una visita guiada por los laboratorios de la Academia. Especial significación merece la asistencia a la sala de banderas y al museo de la Academia.



REUNIÓN DE DIRECTORES DE CENTROS DOCENTES DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN LA DIRECCIÓN DE ENSEÑANZA

El 23 de noviembre tuvo lugar en la Dirección de Enseñanza una reunión de los directores de Centros Docentes del Ejército del Aire, a la que también asistió el coronel secretario de la Junta Central de Educación Física y Deportes.

Bajo la presidencia del general director de Enseñanza, general de división Juan Antonio Carrasco Juan, este encuentro se enmarca en el contexto de los frecuentes contactos que la citada autoridad mantiene con los directores de los Centros al objeto de analizar y poner en común los diversos aspectos que afectan a la Enseñanza de Formación y Perfeccionamiento en nuestro ejército.

La agenda de trabajo contempló múltiples asuntos, entre los que cabe citar el complejo proceso de implantación del nuevo modelo de Enseñanza de Formación de los suboficiales, así como la necesidad de potenciar el nivel de conocimientos del idioma inglés y las condiciones físicas de los alumnos en los distintos centros docentes.





EL MINISTRO DE LAS FUERZAS ARMADAS DE LA REPÚBLICA DEL SENEGAL VISITA LA ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISMO

El 23 de noviembre, Becayé Diop, ministro de las Fuerzas Armadas de la República del Senegal, realizó una visita a la Escuela Militar de Paracaidismo “Méndez Parada”.

A su llegada fue recibido por el teniente coronel jefe de Estudios de la E.M.P, y tras un café de bienvenida, efectuó un recorrido por los diferentes simuladores de la Escuela (descenso automático, parasim y caída libre o túnel de viento).

Debido a las malas condiciones meteorológicas, no se pudo realizar la exhibición paracaidista prevista por parte de la PAPEA.

Concluida la visita a los simuladores, se efectuó la protocolaria firma en el libro de honor y un intercambio de obsequios.





JURA DE BANDERA EN LA ESTAER

El 24 de noviembre tuvo lugar el acto de jura de bandera de reservistas voluntarios y españoles, junto con la entrega de guión otorgada por el Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz a la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER), en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz.

El acto tuvo lugar en el hangar del 45 Grupo de FF.AA presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz, acompañado por el alcalde de Torrejón Pedro Royan Ojeda.

Asistieron los tenientes generales jefes del MAGEN, Fernando Lens Astray; del MACOM Juan Luís Abad Cellini; del MALOG Fernando Sacristán Ruano; del MAPER Miguel Romero López, y de la UME José Emilio Roldán Pascual, así como otras autoridades civiles y militares.

En su alocución, el alcalde de Torrejón de Ardoz, agradeció las atenciones para con el Ayuntamiento, recibidas en su persona y destacó la colaboración que viene desarrollándose en los últimos años con la Base Aérea, resaltando que el citado acto, representa la cordial relación entre ambas entidades.

Torrejón de Ardoz no sería conocido universalmente sin la Base Aérea, -que además de embajadora, genera cientos de puestos de trabajo estables- y la Base se beneficia de un emplazamiento privilegiado y los servicios que proporciona la unidad.

“ (…) Ayuntamiento de Torrejón y Base Aérea deben caminar unidos, colaborar y ayudarse mutuamente (…) y por ello, cuando nos lo soliciten y sea viable, desde el gobierno local siempre (…), colaboraremos con la Base Aérea y cualquiera de las unidades que la componen”.

Por su parte, el coronel director de la Unidad, Agustín Arias González agradeció la entrega del guión como obsequio generoso de la villa de Torrejón a través de su alcalde, “que demuestra una vez más el fraternal afecto que siempre han mostrado sus habitantes con el Ejército del Aire”. A continuación efectuó un breve recorrido histórico, desde que en la Edad Media, a orillas del riachuelo Ardoz, se erigió una

torre albarrana, avanzadilla fronteriza durante casi una centuria del castillo de Aldovea, hasta la actualidad, en que tras casi mil años de distancia, laten los mismos principios y valores que animaban el corazón de los torrejoneros y españoles que ya habitaban estas tierras, aludiendo a que "el gesto que ha realizado hoy el alcalde, en nombre de sus ciudadanos, supone un eslabón más de esta cadena ininterrumpida que aúna milicia y población civil de manera indisoluble y natural y que nos obliga todavía más en el desempeño de nuestra tarea, entendida como servicio a la Comunidad".



Concluyó dirigiéndose a los jurandos " (...) Ustedes, que han jurado bandera, sepan que asumen un gran compromiso y que cargan sobre sus hombros una responsabilidad indudable, pero háganlo con el orgullo y la serena alegría que siempre aportan la impagable recompensa del deber cumplido y el agradecimiento de la gran familia militar".

A continuación, una vez finalizado el desfile, tuvo lugar la firma del libro de honor por ambas autoridades y unas palabras de profundo agradecimiento del JEMA en el pabellón de oficiales.



LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ORGANIZA LOS XVIII CAMPEONATOS DEPORTIVOS DE ACADEMIAS MILITARES

La Academia General del Aire tuvo el honor de organizar los XVIII Campeonatos Deportivos de Academias Militares, tras recibir el testigo en forma de bandera de los campeonatos, en la Escuela Naval Militar de Marín en noviembre de 2009.

Las competiciones tuvieron lugar entre el 24 y 27 de noviembre, gozando todas las pruebas de un nivel de competitividad y deportividad excelentes, dentro de un ambiente de hermanamiento y camaradería entre las tres academias.

Tras la llegada de las delegaciones de la Academia General Militar y de la Escuela Naval Militar a la AGA el jueves 24, tuvieron lugar las reuniones de coordinación y el acomodamiento de las comisiones. Las competiciones se iniciaron el 25, tras la inauguración, presidida por coronel director, quien dio la bienvenida a los participantes y les arengó a aprovechar las competiciones deportivas también para socializar, conocerse mejor y hacer nuevos amigos de otros ejércitos.

Cabe destacar la actuación de los alumnos de la Academia General del Aire en fútbol, ya que lograron la victoria al imponerse por 5 goles a 4 al combinado de la AGM y por dos goles a uno a la Escuela Naval Militar, mientras que el duelo entre la ENM y la AGM se decantó para los alumnos de la General por tres goles a dos.

Fue destacable la actuación de los dos alumnos de la AGA en la prueba de salto de longitud, al realizar sendos saltos de 6,11 y 6,10 metros respectivamente. Sin duda unas marcas dignas de mención, aunque aún algo lejos de los 6,97 metros del alférez García de la AGM, que desde Madrid 71 tiene el récord más longevo de los campeonatos.

Del resto de las pruebas hay que resaltar las marcas que se obtuvieron en 100



metros lisos, en lo que logró el primer lugar un alumno de la ENM que obtuvo un más que meritorio tiempo de 10"80, cerca de los 10" 60 de Delgado en los campeonatos celebrados en Zaragoza en 1989. Cabe reseñar la incorporación del triatlón y el judo a las competiciones, con meritorios registros por parte de los alumnos de la AGA.

Las pruebas tuvieron gran nivel e igualdad en general, imponiéndose en el cómputo global de las puntuaciones la Academia General Militar con un total de 384 puntos, por los 280 de la Academia General del Aire y los 232 de la Escuela Naval de Marín.

Estos campeonatos forman parte de un tradicional intercambio deportivo trilateral entre la Academia General Militar, la Escuela Naval Militar y la propia Academia General del Aire, desde que en 1971 se celebraran en Madrid los primeros campeonatos entre las tres academias. Aunque este año con un formato reducido durante el fin de semana, para no perder créditos lectivos y para intentar reducir gastos, se considera desde entonces como una experiencia muy positiva que no se debe perder, ya que se ponen en común los valores militares y deportivos abanderados por los tres centros militares de formación.

Tras el acto de clausura presidido por el general de brigada Joaquín Díaz Martínez, subdirector de Gestión de Personal del Ejército del Aire, y con el ánimo de continuar con este intercambio de un modo bienal periódico, se despidieron las delegaciones el domingo 27 por la tarde, emplazando a la delegación de la AGM que tomó el testigo en forma de bandera de los campeonatos, para el próximo encuentro deportivo que tendrá lugar en Zaragoza dentro de dos años.

LOS "ÁNGELES GUARDIANES" VISITAN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El 25 de noviembre tuvo lugar en la Academia General del Aire, la visita de 170 motos y más de 250 motoristas de la Asociación de Policías Motoristas "Ángeles Guardianes".

Esta asociación compuesta por más de 3.000 socios cuenta con delegaciones en muchos países europeos, incluyendo una en España. Cabe destacar que sus integrantes son miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, de la Policía Portuaria y de las Fuerzas Armadas, quienes combinan la pasión por el mundo de las dos ruedas con el amor por su profesión.

La caravana, organizada con motivo de la celebración del XII Congreso Internacional de Policías Motoristas Ángeles Guardianes, celebrado en La Manga del Mar Menor entre el 24 y el 27 de noviembre, hizo su entrada por la puerta principal a las 16:10 horas, iniciando un breve recorrido guiado por la Academia. Tras el recorrido, la comitiva se detuvo en el centro social, donde tuvo lugar la bienvenida por parte del coronel Director, Juan Antonio Ortega, seguida de una presentación de la Academia y otra de la Patrulla Águila, finalizando con el tradicional intercambio de obsequios.





Posteriormente, los motoristas se dirigieron a la zona de vuelos donde visitaron una exposición estática de aviones C-101 y Tamiz.

Finalmente, tras las obligadas fotos junto a las aeronaves del Ejército del Aire, la caravana se trasladó a las calles de Santiago de la Ribera para posteriormente dirigirse a La Manga del Mar Menor, donde continuó la concentración y las jornadas del mencionado congreso internacional.



IMPOSICIÓN DE CONDECORACIONES AL PERSONAL DEL MACOM

El 25 de noviembre, en la Base Aérea de Torrejón se celebró el acto de imposición de condecoraciones, presidido por el teniente general Juan Luis Abad Cellini, jefe del Mando Aéreo de Combate.

Se impusieron condecoraciones a personal civil y militar de las siguientes Unidades: Jefatura del Sistema de Mando y Control; Ala 12; Grupo 47; GRUCEMAC; GRUCAO; UMAER; UMAAD; ECAO MADRID, y CAOC-8.

Finalizó el acto con un vino español al que acudieron familiares e invitados del personal condecorado.

JORNADA DE ANTIGUOS GENERALES JEFES Y JEFES DE ESTADO MAYOR DEL MANDO AÉREO DE COMBATE

El 29 de noviembre tuvo lugar en el Cuartel General del Mando Aéreo de Combate la tradicional jornada de antiguos generales jefes y jefes de Estado Mayor de dicho Mando. Para esta ocasión se programó un "briefing" en el que se presentaron las últimas actuaciones del Mando, haciendo especial hincapié en la participación en la "Operación Unified Protector" en cielos de Libia. Así mismo se trató de las nuevas capacidades de Mando y Control desplegables, usadas por primera vez en el ejercicio FOCEX 11, y en el concepto JFAC y su implementación en el MACOM.

Para finalizar, se celebró una comida de confraternización entre todos los oficiales generales participantes en la jornada.







VISITA DEL ARZOBISPO CASTRENSE, JUAN DEL RÍO MARTÍN, A LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El 30 de noviembre visitó la Base Aérea de Zaragoza el arzobispo castrense de España Juan Del Río Martín.

Fue recibido por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Francisco Molina Miñana, quien, tras la bienvenida, le ofreció una breve charla sobre diferentes aspectos de la Base, así como de las Unidades ubicadas en ella.

A continuación y acompañado por el teniente coronel jefe accidental del Ala 15, Luis Villar Coloma, recorrió diversas instalaciones de la Unidad, para finalizar esta parte de la visita en el hangar de mantenimiento con las explicaciones sobre las características del EF-18.





Seguidamente se desplazó al Ala 31, donde fue recibido por el coronel Enrique Biosca Vázquez, que le mostró algunas de las dependencias del Ala, finalizando en el simulador de vuelo y el museo de la Unidad.

Posteriormente, la comitiva se trasladó por diversas zonas de la Base, hasta el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), donde le esperaba el comandante jefe accidental Ignacio Sánchez García, que le acompañó a través de una exposición estática de sistemas de armas y equipos del Escuadrón.

Por último, en la capilla de la base, el arzobispo castrense se tuvo un encuentro con todo aquel personal que deseó estar presente, finalizando la visita en las instalaciones de la ETESDA, donde le fue ofrecido un almuerzo.

VISITA AL MACOM DEL TENIENTE GENERAL ANTOINE NOGUIER, JEFE DEL CDAOA

Los días 1 y 2 de diciembre el teniente general Antoine Noguier, jefe del CDAOA (Commandant de la Defense Aerienne et des Operations Aeriennes), visitó el Mando Aéreo de Combate, el CAOC 8, el Ala 12, el 47 Grupo y el GRUCEMAC. Esta visita está encuadrada en las tradicionales buenas relaciones bilaterales entre el Ejército del Aire y la Armée de l'Air francesa.

Durante la visita, ambos Mandos tuvieron oportunidad de intercambiar sus respectivos puntos de vista sobre temas de actualidad, como la recientemente finalizada Operación Unified Protector, o la transición a la nueva Estructura de Mando de la OTAN.





DÍA DE SEGURIDAD DE VUELO DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Con motivo del Día de Seguridad de Vuelo del Ejército del Aire 2011, se celebró una Jornada de Seguridad de Vuelo en la Base Aérea de Talavera la Real (jornada del segundo semestre del 2011), el día 1 de diciembre de 2011.

Como reflejo de la política de prevención de accidentes contemplada en el Plan de Prevención del Ala 23, única Unidad dentro de la Base Aérea de Talavera la Real, y para la mentalización y formación de la Base Aérea en conjunto, se desarrolló un programa de actividades aprovechando que dicho día no se realizarían operaciones aéreas por parte de la Base.

La jornada se inició con un "FOD Walk" (verificación de la línea de vuelo) en el que participó un numeroso grupo integrado por personal de la Unidad.

A continuación, para la mentalización y formación, se impartieron varias conferencias-coloquio de interés general relacionadas con la seguridad tanto en las operaciones aéreas como en el apoyo a las mismas, especialmente las referidas a los procedimientos operativos recientemente elaborados o modificados. Se impartieron también conferencias relacionadas con la aptitud psicofísica en el personal de vuelo.

Las conferencias fueron impartidas por oficiales de Seguridad en Vuelo, delegados de Seguridad en Tierra y oficial de Seguridad en Tierra. Se invitó a personal de otras UCO para impartir dos conferencias sobre la Aptitud Psicofísica en el personal de vuelo. Los contenidos fueron los siguientes:

Seguridad en Vuelo (Incidentes más destacados durante el segundo semestre y revisión de P.O.s)

Seguridad en Vuelo (aptitud psicofísica en el personal de vuelo I, II, III)

Seguridad en Tierra (prevención del FOD)

Seguridad en Tierra (IG 10-9, Generalidades, Partes e Informes. Seg. en Tierra, la Prevención y fines que persigue).

Seguridad en Tierra (P.O. 90-18, normativa de circulación para vehículos y personal en el área de movimiento).

Seguridad en Tierra (zonas de peligro alrededor del avión F5).

El principal objetivo fue mentalizar y formar al personal de la Base Aérea de Talavera y Ala 23 en materia de Seguridad de Vuelo, tanto en el desarrollo de las operaciones aéreas como en su apoyo.



VISITA A LA EMACOT DE LOS ALUMNOS DE LA ACADEMIA DE ARTILLERÍA DEL EJÉRCITO DE TIERRA

El 1 de diciembre ha tenido lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT), la visita de los alumnos de perfeccionamiento del "XI Curso de Contramedidas y Medidas de Protección Electrónica en los Sistemas de Armas", de la Academia de Artillería del Ejército de Tierra (Segovia), para conocer las actividades de Guerra Electrónica en dicha Escuela.



A su llegada a la EMACOT, fueron recibidos en el salón de guerra electrónica, por el teniente coronel jefe de Estudios, que tras unas palabras de bienvenida explicó las actividades de la Escuela., a continuación el Director del Departamento de Ciencias y Técnicas Aplicadas (CYTA) realizó una presentación de los diversos Cursos de Guerra Electrónica que se imparten en el Departamento.

Seguidamente, realizaron una visita a diversas instalaciones, entre las que cabe destacar, los simuladores de Guerra Electrónica, Defensa Aérea, Link 16 (MLST3) y el laboratorio de Coordinador de Sensores.

A las 13:00 horas, una vez finalizada la visita, se despidieron del teniente coronel jefe de Estudios de la EMACOT y emprendieron el regreso a la Academia de Artillería (Segovia).





LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE CELEBRA LA PATRONA Y LA JURA O PROMESA ANTE LA BANDERA DE LOS ALUMNOS DE NUEVO INGRESO

El 10 de diciembre tuvo lugar en la Plaza de Armas de la Academia General del Aire, la jura o promesa ante la Bandera de los alumnos de nuevo ingreso, acto que habitualmente coincide en este centro de formación, con la conmemoración de la Patrona del Ejército del Aire, Nuestra Señora de Loreto.

En total fueron 91 alumnos pertenecientes a diversas promociones y cuerpos del Ejército del Aire, de los cuales 85 eran caballeros y damas cadetes y 6 de ellos alféreces alumnos.

Los actos se iniciaron con una ceremonia religiosa en honor de Nuestra Señora de Loreto, a la que asistieron las personalidades e invitados, prosiguiendo con el acto castrense celebrado en la plaza de armas.

El evento estuvo presidido por el teniente general, jefe del Mando de Personal del Ejército del Aire, Miguel Romero López, quien a su vez estuvo acompañado por el coronel director de la AGA, Juan Antonio Ortega Vázquez y por otras autoridades que asistieron al acto, entre las que cabe destacar, el vicealmirante del Arsenal de Cartagena, Jaime Muñoz-Delgado, los alcaldes de San Javier y Los Alcázares, y el Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Antonio Sevilla.



Durante su alocución, el coronel director no quiso dejar pasar la oportunidad de animar y alentar a todos los alumnos en general, y a los de nuevo ingreso en particular, para que continúen esforzándose día a día y contribuyan a mantener el alto nivel de preparación y eficiencia en el Ejército del Aire.

Los actos finalizaron con un desfile aéreo y terrestre y el emotivo acto de homenaje a los caídos.





FESTIVAD DE NTRA. SRA. DE LORETO Y JURAMENTO DE FIDELIDAD A LA BANDERA DE LOS CABALLEROS/DAMAS ALUMNOS DE LA XXI Y XXII PROMOCIÓN EN LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

La Academia Básica del Aire, celebró la Festividad de la Patrona del Ejército del Aire, Nuestra Señora la Virgen de Loreto, y en el transcurso de los actos hicieron su juramento o promesa de fidelidad a la Bandera los caballeros/damas alumnos de la XXI y XXII Promoción.

Previo al acto militar, el capellán de la Academia, Celestino González de Celis, ofició una misa en honor de Nuestra Señora de Loreto.

El acto militar estuvo presidido por el general de división Santiago Guillén Sánchez, director de Personal del Ejército del Aire, quien acompañado del coronel director Lucas M. Muñoz Bronchales, a su entrada en el hangar donde se desarrollaron los actos, recibió los honores de ordenanza, pasando revista a la formación de alumnos. Seguidamente se llevó a cabo la ceremonia de imposición de condecoraciones.

A continuación los 351 caballeros y damas alumnos (67 mujeres) de la XXI y XXII Promoción realizaron el juramento o promesa de fidelidad a la Bandera. De ellos, 55 mecánicos de Aeronaves, 18 armeros, 27 mecánicos de Electrónica, 16 de Mecánicos de Automoción, 6 de Informática, 6 de Cartografía e Imagen, 27 de Seguridad y Defensa, 19 de Mando y Control, 37 de Control Aéreo y Sistemas Información y Telecomunicaciones, 101 de Mantenimiento Operativo y 30 de Protección y Apoyo a la Fuerza.

El elevado número de alumnos que cursan el primer año de formación viene motivado porque actualmente, conviven en la Academia dos modelos de enseñanza, el correspondiente al plan de estudios en vigor hasta este año, que se imparte durante dos cursos, y el relativo al nuevo plan que conjuga la formación militar general y específica con la formación técnica dirigida a obtener un título de técnico superior de formación profesional, del sistema educativo general, que tiene una duración de tres cursos.



Una vez que finalizó el juramento de fidelidad a la Bandera de los alumnos, dio comienzo el del personal civil, que en esta ocasión contó con la participación de veintiún ciudadanos de diferentes provincias, que voluntariamente lo habían solicitado.

Posteriormente el coronel director de la Academia, Lucas M. Muñoz Bronchales, dirigió una alocución en la que felicitó a todos los alumnos que en este día habían realizado su juramento de fidelidad ante nuestra Bandera. Quiso también recordar que: "Desde el inicio del curso vengo haciendo especial hincapié en los que considero los tres pilares básicos del ideario de la Academia que estamos empeñados en imprimiros para siempre: COMPROMISO, INTEGRIDAD Y EXCELENCIA. Pues bien, con vuestro juramento habéis llevado al punto de sublimación uno de estos tres elementos que, como no podía ser de otra manera, recoge fielmente el artículo 6 de nuestra Ley de Derechos y Deberes: el COMPROMISO".

Finalizó sus palabras con un emocionado recuerdo "Que la Virgen de Loreto ilumine y acoja en sus brazos a los compañeros que nos dejaron, proteja a los que se encuentran de misión, y mantenga siempre encendida la llama de nuestro corazón en el recuerdo de los que nos precedieron y en el camino de servicio y de amor a España, nuestra patria".

A su finalización, se entonó el himno del Ejército del Aire, y posteriormente se desarrolló el acto de homenaje a los que dieron su vida por España.


José Ángel García García

FESTIVIDAD DE NUESTRA SEÑORA DE LORETO EN EL COMPONENTE ESPAÑOL DEL NAEW E-3A

Fiel a la tradición del Ejército del Aire, el contingente español destinado en el Componente NAEW E-3A de la Base Aérea de Geilenkirchen, Alemania, celebró el pasado día 9 de diciembre la festividad de Nuestra Señora de Loreto.

A dicho acto asistieron y participaron además del personal del contingente y sus familiares, otros miembros del Ejército del Aire destinados en el Allied Joint Force Command (JFC) de Brunssum, Holanda y en el Joint Air Power Comptence Centre (JAPCC) de Kalkar, Alemania.


José Ángel García García

La santa misa, en honor a Nuestra Señora de Loreto, fue oficiada en la capilla de la Base por el párroco de la comunidad de habla hispana de la iglesia de San Adalberto en Aachen, Manuel Pérez Mayo, a la que siguió el acto militar que fue presidido por el coronel Rafael Sahagún Schwartz, jefe del contingente español.

Durante el acto militar, el comandante Ignacio Lanzat Lacourt leyó una glosa sobre las virtudes militares haciendo especial referencia a la importancia del liderazgo dentro de los ejércitos y en particular, dentro del Ejército del Aire.

Tras su alocución, se procedió a la entrega e imposición de condecoraciones al personal español que durante el pasado año se hizo acreedor. El teniente coronel José L. Romero Allegue, como condecorado más caracterizado, procedió a una lectura en la que expresó el compromiso y dedicación especial de todos los miembros del contingente, con una especial mención y agradecimiento a las parejas y familiares de todos ellos.

Tras este sencillo acto se realizó un emotivo homenaje a los que dieron su vida por España, tras el cual se interpretó el himno del Ejército del Aire.

La jornada concluyó con un vino español en el que el coronel Sahagún pronunció una breve alocución recordando a los compañeros del componente destacados en misiones en el extranjero, finalizando con un brindis por nuestra Patrona, por su Majestad el Rey y por España.

José Manuel Zapata Paz
Capitán de Aviación



CELEBRACIÓN DE LA PATRONA EN IZMIR (TURQUÍA)

Después de siete intensos meses de participación en la Operación Unified Protector (OUP), el contingente español del Ejército del Aire que forman parte del Cuartel General del Mando Componente Aéreo Sur de la OTAN en Izmir ha preparado con entusiasmo la celebración de la festividad de su Patrona, la Virgen de Loreto.

El día 9 por la noche se celebró la tradicional cena de gala. El día 10 de diciembre se celebró en la Iglesia de Santa María de Izmir una misa con asistencia de personal de este contingente y sus familias. Ofició el pater Francesco, sacerdote italiano de la orden de los franciscanos.

Durante la celebración se realizó un acto de imposición de túnicas a varios niños, hijos del personal del Ejército del Aire destinados en este Cuartel General, que están recibiendo catequesis para su primera comunión y que ayudarán en las misas como monaguillos. Como parte de la ceremonia se realizó una ofrenda de flores, se leyó la oración de los aviadores italianos a la Virgen de Loreto y se cantó la Salve.

Ha sido motivo de especial satisfacción, a más de cuatro mil kilómetrosde España, la transmisión a los niños de este tipo de tradición, tan arraigada en nuestra Institución, como es la celebración de nuestra Patrona.

De las originales Siete Iglesias del Apocalipsis, Esmirna (Izmir) es la única que pervive actualmente, aunque su actual situación es de gran precariedad. La comunidad española del Ejército del Aire en Izmir está contribuyendo a su sostenimiento, y con su presencia ayuda a que se mantenga viva esta llama que prendió en el siglo primero de nuestra era.

noticiario noticiario noticiario



FESTIVIDAD DE LA PATRONA EN TALAVERA LA REAL

El 10 de Diciembre se celebraron en la Base Aérea de Talavera la Real, los actos conmemorativos de la festividad de Ntra. Sra. La Virgen de Loreto, Patrona del Ejército del Aire.

La secuencia de actos comenzó con una misa, celebrada en el salón de actos de la Unidad, continuando con una parada militar, presidida por el coronel Antonio Javier Taranilla Manjón, jefe de la Base Aérea de Talavera la Real y del Ala 23, que se desarrolló en la plaza de armas de la base.

En la citada parada militar, a la que asistieron autoridades militares, autoridades civiles de la comunidad autónoma de Extremadura y el personal civil y militar de esta base aérea, se integró además un acto de imposición de condecoraciones y otro de despedida del personal militar y civil que ha pasado, durante el presente año, a la situación de reserva o jubilación.

La jornada culminó con un vino de honor en el comedor general de la Unidad, al que asistió todo el personal.





III SEMINARIO DE CONTROLADORES DE COMBATE

Durante los días 13 al 15 de diciembre, se ha desarrollado en la Escuela Militar de Paracaidismo, el III Seminario de Controladores de Combate (CCT), con la participación de representantes del MACOM, GRUEMA, EZAPAC, EADA y EMP.

La finalidad de estos seminarios es el estudio, análisis, revisión de medios empleados y normativa relacionada con el CCT, así como el intercambio e interacción de conocimientos, procedimientos y experiencia adquiridas.

De las conclusiones del seminario se derivaron una serie de acciones a realizar por las unidades participantes en plazos fijados.



DONACIÓN AL MUSEO DE UN AVIÓN COMPER SWIFT

El 18 de diciembre el Club Cormorán de Aeromodelismo de Pamplona donó al Museo de Aeronáutica y Astronáutica una réplica del avión Comper Swift con el que Fernando Rein Loring voló desde Madrid a Manila en 1933 emulando el vuelo de la Patrulla Elcano.

El Club Cormorán ya había entregado al Museo una réplica del avión Flyer One de los hermanos Wright y comenzó los trabajos del Comper hace cuatro años en los que ha contabilizado 8.000 horas.



Valentín Gómez firma la cesión del Comper Swift al Museo de Aeronáutica en presencia de su director, Alejandro Mendo Álvarez.

VISITA DEL ALA 23 AL HOSPITAL MATERNO-INFANTIL DE BADAJOZ



El 19 de diciembre una comisión de la Base Aérea de Talavera la Real y Ala 23 visitó el hospital Materno-Infantil de la ciudad de Badajoz.

La comisión, integrada por un oficial del Grupo de Apoyo y dos oficiales pilotos del Grupo de Estudios y FF.AA., compartió unas horas con los niños que, por diversos motivos, se encontraban ingresados en el citado hospital. El principal objetivo de la visita era intentar hacer más llevaderas las horas que están pasando allí, especialmente en estos días de fiestas navideñas.

La comisión, acompañada por personal del hospital, inició la visita a las 12 de la mañana, recorriendo varios departamentos y habitaciones de la instalación hospitalaria. Los niños ingresados departieron unos minutos con los oficiales y recibieron regalos como recuerdo de la visita. Los niños agradecieron la visita mostrando emoción y alegría por poder compartir estos momentos con el personal de la Unidad.



NAVIDAD EN LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

El espíritu navideño se ha hecho presente en la Academia Básica del Aire la última semana lectiva del año, con la organización de una serie de actividades en las que han participado tanto personal de la Academia como sus familiares.

El martes 20 se celebró en el pabellón de suboficiales la tradicional comida de hermandad donde oficiales, suboficiales, tropa y personal civil destinado en la Academia compartió mesa y tertulia con personal del Ejército del Aire, en situación de reserva y retiro, residentes en León y Provincia.

El miércoles 22, en el comedor de alumnos se dieron cita profesores y alumnos para compartir comida y despedir el año antes del inicio de las vacaciones escolares. Posteriormente, en el salón multiusos se llevó a cabo la entrega de trofeos donde se distinguió a los ganadores en las diferentes modalidades que integran los campeonatos deportivos organizados con ocasión de la celebración de nuestra Patrona, la Virgen de Loreto. Posteriormente, la Unidad de Música interpretó un extraordinario concierto donde no faltaron villancicos y las palabras del coronel director felicitando la Navidad y el año nuevo.

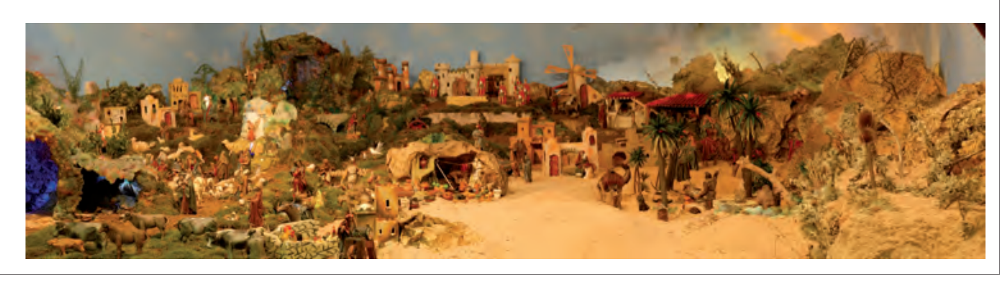
El jueves 23, se celebró por primera vez en la Academia el "día de las familias", comenzando con la asistencia de toda la unidad al izado de la bandera. Posteriormente se ofreció un desayuno tradicional en el comedor de alumnos, consistente en caldo caliente y típico "bollo preñao".

Se incorporó un numeroso grupo de familiares, quienes visitaron las dependencias, oficinas y despachos donde se desarrolla la actividad diaria.

Posteriormente, la Unidad de Música llevó a cabo un divertido concierto didáctico, dirigido principalmente a niños. A su finalización, el comandante médico Manuel Cortés, dirigió una velada de "cuentacuentos", donde recorrió los diferentes continentes de la tierra, ofreciendo un cuento representativo de cada uno de ellos. La Unidad de Música acompañó este periplo interpretando piezas musicales representativas de cada uno de los continentes.

Más tarde los asistentes se trasladaron al hogar del alumno, para visitar y admirar el magnífico Belén que había montado el pater, Celestino González de Celis.

La jornada finalizó con una chocolatada con bizcochos en el hangar sección de aviones, donde los niños se acercaron a los pajes de los Reyes Magos a quienes entregaron la carta con los regalos que desean recibir en la Noche de Reyes y jugaron en los diferentes montajes instalados al efecto.







ACTIVIDADES ACADÉMICAS EN LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE MANDO, CONTROL Y TELECOMUNICACIONES

El 22 de diciembre se clausuró en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) la Fase CI (Controlador de Interceptación) de la 63º Promoción de alféreces alumnos CG-EOF (AD), a la que han asistido diez alféreces alumnos de las Escalas de Oficiales y un alférez alumno tailandés del Cuerpo General. También se clausuró la Fase de Especialización de Mando y Control de la 20º Promoción de los sargentos alumnos CG-ES, a la que han asistido veintiséis sargentos alumnos de la Escala de Suboficiales de la especialidad de Mando y Control. Ambas fases se han desarrollado en esta Escuela desde el 2 de septiembre al 22 de diciembre de 2011.



La clausura, presidida por el coronel director Emmanuel Fernández de Andrés, ha tenido lugar en el salón de actos de la EMACOT. El acto se inició con la entrega de diplomas y distintivos acreditativos del curso CI y el de Mando y Control, y continuó con la entrega de los distintivos de mérito de operaciones de mantenimiento de paz concedidos a personal de la EMACOT acreedores de esta distinción a lo largo de este año.

A continuación el coronel director de la Escuela realizó una alocución, en la que felicitó las fiestas a los presentes y agradeció el esfuerzo de los alumnos y profesores por el trabajo realizado a lo largo de esta fase del curso, remarcando la importancia que tienen las escuelas en la formación de los miembros del Ejército del Aire.

Finalizó el acto con la inauguración de la plataforma de adiestramiento de terminales satélites (SECOMSAT) instalada en la EMACOT, y una fotografía conmemorativa de los cursos.





NOMBRAMIENTO DE ALFÉRECES ALUMNOS EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El 22 de diciembre tuvo lugar en la Academia General del Aire un acto académico en el que se entregaron los nombramientos de alféreces alumnos a un total de 17 alumnos de varios cuerpos y escalas que, por diferentes resoluciones, han finalizado su fase inicial en este centro de formación.

El acto, presidido por el coronel director de la Academia Juan Antonio Ortega Vázquez, se inició con un izado de bandera, un desfile del Escuadrón de alumnos y un desarrollo posterior en la plaza de armas. Durante el mismo, tuvo lugar la toma de juramento o promesa ante la Bandera del alumno David Laso Martín, que por motivos de salud, no pudo refrendar con un beso su compromiso con la patria el pasado 10 de diciembre.



A continuación se entregaron, además de los nombramientos ya mencionados, varias condecoraciones a personal militar y civil destinados en este centro de formación, que por diversos motivos han merecido esta distinción a lo largo de este año.

Por último, aprovechando las fechas, el coronel director aprovechó la oportunidad para felicitar las fiestas a todos los presentes y agradecer el esfuerzo de los alumnos y profesores a lo largo de este primer trimestre, por el trabajo realizado.



ACTO ACADÉMICO EN LA ETESDA

El 22 de diciembre se celebró en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) de la Base Aérea de Zaragoza, el acto académico que daba por finalizados el periodo de Formación de Especialización de Seguridad y Defensa de cuatro Alféreces Alumnos de la Especialidad de Defensa y Control Aéreo (DCA) y la Fase de Formación Específica (FORES) de diez soldados de la especialidad de Seguridad y Defensa (SYD). Este acto fue presidido por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Francisco Molina Miñana y contó con la presencia de jefes de las distintas unidades ubicadas en la Base Aérea de Zaragoza.

La especialización de los alféreces alumnos comenzó en el mes de septiembre de este año y durante la misma han participado en actividades tanto teóricas (conferencias impartidas por personal de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil) como prácticas (ejercicios y maniobras), todas ellas relacionadas con el ámbito de la Seguridad y la Defensa.





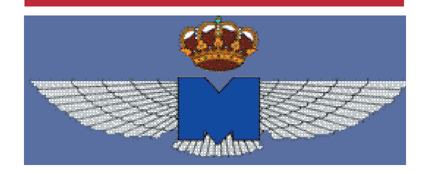
Por su parte, los soldados iniciaron su periodo de Formación General Militar (FORGEM) en la ETESDA durante el mes de septiembre, realizando el 28 de octubre el juramento o promesa ante el Estandarte de la Escuela, al que siguió la Fase de Especialización en Seguridad y Defensa. Con posterioridad a estos cuatro meses de formación, los soldados procedieron a su destino, en este caso el Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC) para todos ellos.

Nuestro Museo

DE HAVILLAND CANADA DHC-4 CARIBOU

La empresa De Havilland Aircraft of Canada Ltd. inicia su andadura empresarial en 1928, en los talleres que la firma británica De Havilland Aircraft (más tarde Hawker Siddeley Aviation Ltd.) tenía en las afueras de Toronto, encargándose del montaje de los DH-60 Cirrus Moth adquiridos por la compañía Ontorio Provincial Air Services, que los utilizaría principalmente para la vigilancia de incendios forestales. Por esta fábrica de montaje pasarán más tarde otros aviones DH de origen británico para ser montados y modificados (Tiger Moth, Dragon Rapide, Dragon Fly,...).

Tras ser reorganizada en 1936 y pasar a ser dirigida por el célebre piloto canadiense Philip Garrat, la empresa se convirtió en constructora, y empezó su nueva andadura



fabricando 25 Tiger Moth para la Royal Canadian Air Force. Finalizando la 2ª Guerra Mundial había construido 1.135 cazabombarderos Mosquito, 1.547 Tiger Moth y 300 Anson, entre otros.

Llegada la paz, el primer objetivo de la empresa fue fabricar un avión totalmente canadiense. Aparece en 1946 el DHC-1, avión de entrenamiento. Un año después diseña el modelo DHC-2 Beaver, primer avión del mundo con características STOL de despegue y aterrizaje corto (Short Take-Off and Landing), de los que la US Army y la US Air Force adquieren más de 900. Más tarde produce el DHC-3 Otter, versión modificada y mejorada del Beaver.

Esta adquirida gran experiencia fue aplicada en la construcción del DHC-4 Caribou, que realizó su primer vuelo el 30 de julio de 1958. El programa de pruebas va transcurriendo sin novedad, hasta que el 23 de marzo de 1959, su tercer prototipo sufre un fallo estructural durante las pruebas de “flutter” (aleteo) de los mandos, teniendo que lanzarse en paracaídas la tripulación. Este accidente está a punto de dar al traste con el programa, hasta que averiguada y corregida la causa pueden ser entregados los primeros aviones al US Army.

De robusta construcción toda metálica, de ala alta con una sección central con un acusado diedro negativo y flaps de doble ranura, cuyas partes externas actúan como alerones, el avión está dotado de una rampa exterior de carga que puede ser utilizada en vuelo, emplea sistemas hidráulicos para operar el tren, frenos y dirección de la rueda de morro.

Fabricados 307 ejemplares, van provistos de dos motores radiales Pratt and Whitney R-2000, 7M2 de 1.450 cv y 14 cilindros refrigerados por aire. En la versión civil podían transportar 30 pasajeros y en la militar 26 paracaidistas completamente equipados o 2 jeep con su respectiva carga. Fueron utilizados profusamente en África, Asia e incluso en misiones de transporte táctico en la guerra de Vietnam, aprovechando sus fantásticas características STOL, que le permitía operar en zonas a las que ningún otro transporte convencional podía acceder.

La incorporación al Ejército del Aire se produce el 30 de diciembre de 1967 con la llegada del primer avión a la Base Aérea de Los Llanos (Albacete). El avión, a los mandos del comandante José Ramón Delibes, cruzó el Atlántico desde Toronto, vía Azores, hasta España. Su destino era Getafe, pero las malas condiciones meteorológicas le



El T9-25 expuesto en el Museo del Aire.

obligan a aterrizar en Valencia el 24 de diciembre. Poco más tarde, van llegando el resto del primer lote de seis aviones, adquiridos directamente a la empresa canadiense, recibiendo la designación T-9 y siendo encuadrados en el 372 Escuadrón del Grupo 37 (antigua Ala 37) de Albacete. De esta manera el Ejército del Aire comienza a disponer de una cierta capacidad de transporte táctico adecuada. Entre enero y abril de 1970, el Grupo 37 recibió otros seis Caribou, elevándose los efectivos del Escuadrón a 12 aparatos.

Prestan servicio en Los Llanos hasta 1974, en que, ante la próxima llegada de los aviones Mirage F-1, el Ala 37 (en junio de 1971 se habían disuelto los Grupos 35 y 37, creándose las Alas 35 y 37) se trasladó a la base de Villanubla en Valladolid. A finales de 1975 son destacados a Canarias, para participar eficazmente como transportes durante la evacuación del Sáhara.

Congelados a finales de la década de los 70 los planes para reemplazar a los Caribou por un nuevo avión de transporte medio, se decide aumentar el número de éstos comprando a la USAF 18 aviones, veteranos del Vietnam, con muchas horas de vuelo y no en muy buenas condiciones, aunque van provistos de radar. Procedentes de la base americana de Dobbins, atravesaron el Atlántico en tres tandas, siempre escoltados por un C-130 Hércules del Ejército del Aire, para ser sometidos a una profunda revisión en la Maestranza Aérea de Cuatro Vientos.

Esta adquisición permite reactivar el 371 Escuadrón (el 371 de Albacete estaba dotado de DC-3) del Ala 37 que reanudó sus actividades en mayo de 1982. En diciembre de 1981, diez de estos aviones fueron destinados al 353 Escuadrón del Ala 35 en Getafe, que tendría una vida un tanto efímera, ya que disuelto en octubre de 1985, los aviones fueron entregados al Ala 37, con lo que a partir de esa fecha todos los Caribou se agrupan en dicha Ala.

El 12 de junio de 1991 vuelan por última vez en Villanubla, en una vistosa exhibición y los 12 que quedan en vuelo son trasladados a Cuatro Vientos, donde la mayoría son vendidos a una empresa maltesa. Tres de ellos son comprados por la empresa española BDE, que los restaura y deja en perfectas condiciones de vuelo. Hoy en día, todavía se pueden ver junto a la fábrica AISA,, pintados de blanco e inactivos, quizás debido al alto coste operativo de este avión.

En servicio en el Ejército del Aire desde diciembre de 1967 hasta junio de 1991, y a pesar de las restricciones de empleo que se imponen a los comprados de segunda mano, dice mucho a favor de estos nobles aviones el que solo uno se haya perdido en accidente, sin consecuencias graves para su tripulación.

El avión que se expone en el Museo, el T-9-25, causó baja en el Ejército del Aire el 1 de agosto de 1982, y fue entregado al mismo en octubre de 1987. Este avión, expuesto en una de las plataformas al aire libre, tiene la particularidad de que puede ser visitado en su interior, lo que le convierte en uno de los más apreciados por ello, y causao las delicias y asombro de nuestros visitantes más jóvenes que pueden curiosear y admirar todas sus características, desde la cabina de carga, en versión transporte de paracaidistas, hasta la cabina de los pilotos. ■





Jóvenes visitantes accediendo al interior del avión.



el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 85 años
Expectación

Salamanca 9 febrero 1927

La presencia de una patrulla de aparatos militares en El Teso de la Feria, a la salida de la ciudad por el Puente Romano, ha atraído a millares de salmantinos que han querido ver de cerca el mundo de la aviación. A bordo de aquellos ágiles y potentes "Havilland" habían llegado figuras ilustres de la campaña de El Rif, como el comandante Apolinar Sáenz de Buruaga, los capitanes Luis Moreno Abella, marqués de Borja, y su hermano Alberto, José García Muñoz, Arturo Menéndez y con ellos, nuestro paisano, el prestigioso fotógrafo al servicio de Aviación, Leopoldo Alonso.

Los vuelos de exhibición y los bautismos del aire, alternaron con los que se llevaron a cabo para obtener un plano aerofotográfico de la ciudad y las proyecciones benéficas de la película "Estampas españolas", rodada por Leopoldo Alonso, fueron correspondidos con los numerosísimos agasajos de que fueron objeto los aviadores.

Hace 85 años
Homenaje

Guadalajara 5 febrero 1927

Organizado por sus antiguos compañeros del Colegio de Guerra, con brillantez se ha celebrado un homenaje al comandante Eduardo González Gallarza.

Llegado en automóvil, fue recibido por autoridades y comisiones, quienes junto con alumnos y alumnas huérfanos de guerra, se dirigieron a la estación ferroviaria para recibir a los antiguos alumnos que venían de Madrid. La comitiva se encaminó luego al palacio del Infantado, donde se dijo una solemne misa, oída por todos con recogimiento. Acabada esta, en el patio de los Leones el presidente de la Asociación, comandante de Inválidos Sr Blas Gómez, pronunció un sentido discurso e hizo entrega al comandante Gallarza de una artística placa, contestando este con emocionadas palabras, mientras evolucionaban varios aparatos sobre el edificio.

A continuación, en el Ayuntamiento tuvo lugar una recepción y un "lunch", ofreciendo el homenaje el alcalde interino, quien con un sentido y elocuente parlamento, dio la bienvenida al heroico aviador.

A mediodía, luego de cursar la comitiva una visita a los colegios de Huérfanos, en los salones del Ateneo Obrero se celebró un banquete de 400 cubiertos, terminado con discursos.

La apretada jornada finalizó en el teatro del Casino, donde se interpretó un concierto, a cargo de un cuarteto formado por antiguos alumnos, leyéndose en el intermedio cuartillas humorísticas y poesías. El público a la salida, tributó al aviador una cariñosa ovación.

Hace 80 años
Desgracia

Barcelona 5 febrero 1932

Cuando en el aeródromo de El Prat, se procedía a la puesta en marcha del aparato 13-26, perteneciente a una de sus escuadrillas, se ha producido una explosión. A consecuencia de la cual han resultando con quemaduras en cara y manos los cabos Calzada y Palacios, quedando el Nieuport Ni-52, totalmente inutilizado.

Hace 85 años
Coscorrón

Melilla 13 enero 1927

Deseoso el capitán Antonio Cañete, de obtener el docto parecer del teniente Carlos de Haya,–que se revelaba ya como un "manitas"- consiguió que este, al igual que lo habían hecho Vallés y Martínez Merino, probara también el "Gaviota".

Se trataba del hidro-planeador proyectado por él y construido en los talleres de la Base de Hidros del Atalayón.

Un supersticioso, lo achacaría sin duda a la fecha; pero el caso es que, tras el despegue remolcado por una rápida canoa automóvil, hallándose a cinco metros de altura al "Gaviota" se desplomó, sufriendo Haya diversas contusiones de carácter leve, que así y todo le llevaron al hospital.



Hace 80 años
Publicidad Radiadores Corominas



Motoavión Febrero 1932

Hace 75 años
Entusiasmo

Córdoba 3 enero 1937

Al conocerse esta tarde que los bravos aviadores de nuestro aeródromo habían derribado dos bimotores que intentaban bombardear la capital, se ha producido un júbilo extraordinario.

Miles de personas en espontánea manifestación popular, se han trasladado al hotel donde se hospedan los valientes caballeros del aire, expresándoles su gratitud y rindiendo el homenaje a que se han hecho acreedores por su actuación brillantísima, entregándoles pliegos con varios miles de firmas recogidas en dos horas, en casinos, cafés y en la misma calle. No contento el público con aplaudir a rabiar, vitoreando a España y a la Aviación española, fueron sacados en hombros a la calle y llevados triunfalmente por la Avenida del Gran Capitán, donde uno de los aviadores dirigió la palabra a aquella multitud agradeciendo en nombre propio y de sus compañeros las demostraciones de simpatía del pueblo cordobés y

agregando que tanto ellos como todos los aviadores que luchan en el Ejército nacional, no hacen otra cosa que cumplir con su deber y cooperar a la salvación de España.

Hace 75 años

Recluta

Nueva York 6 enero 1937

La Prensa acusa al abogado judío Samuel Shacter quien en combinación con el señor Méndez, agregado consular del gobierno de Valencia, se esfuerza en la recluta de pilotos americanos.

Ray Bolton, quien vuela para el Servicio Meteorológico, afirma haber recibido una oferta de inscripción contra el pago mensual de 1.500 dólares, más un premio de 1.000 dólares por cada avión enemigo derribado.

El aviador Bert Acosta, quien junto a otros tres pilotos americanos estuvo durante tres meses al servicio del ejército de la República, declaró que él y sus compañeros fueron contratados por las personas citadas, añadiendo que la Unión Soviética es la animadora interesada en la revolución roja en España.

Hace 75 años

La Gloriosa

Valencia 20 enero 1937

Si ya el pasado día 14 *La Gloriosa* –como popular y justificadamente se conoce a la Aviación leal– personificada esta vez por los rápidos bombarderos *Katiuska,* "metió" dos bombas de 100 kilos en el crucero faccioso *Almirante Cervera,* al que obligó a refugiarse en Ceuta. Hoy, en un alarde de temeridad, han bombardeado el citado puerto, incendiando los depósitos de petróleo. La densa humareda negra, se puede apreciar desde una considerable distancia.

Hace 75 años

Alas laureadas

9 febrero 1937

….Ayer, sobre los distintivos circulares de la brava Aviación nacional, se cruzaron espadas nimbadas de laureles; emblema del heroísmo, que también decorará el pectoral de un piloto incógnito, cuya valentía causó asombro de valientes. Las alas laureadas de España triunfante abatieron más de una docena de medrosos vuelos marxistas.

¡Oh mi gloriosa Patrulla Azul, si habrá participado en tan gran victoria!

Ayer, los cazas nacionales satisfechos, prodigaron sus graciosas cabriolas sobre las muelles explanadas de los aeródromos del frente.



Miguel Sanchis

Nota de El Vigía: El lector se habrá percatado, que el cronista Antonio Olmedo –de cuyo ditirámbico texto, publicado en el ABC sevillano hemos extraído las más enfervorizadas líneas- se refería a la gesta del Jarama, en la que el capitán José Calderón y su gente, y el comandante García Morato y los suyos, en sublime gesto de valentía, consiguieron el dominio del aire; no sin hallar el primero, junto a parte de su tripulación, gloriosa muerte.

Hace 75 años

Derribo

Motril 10 febrero 1937

Los Fiat de la Aviación Legionaria que patrullaban por este sector han derribado un bombardero "Katiuska", que con el tren metido, pudo tomar tierra en una plantación de caña de azúcar, a un par de kilómetros de este municipio. Sus tripulantes, de nacionalidad soviética, no habiendo sufrido daño alguno, campo a través han podido alcanzar las líneas propias.

Nota de El Vigía: Habiendo quedado en relativo buen estado y pensando en su aprovechamiento, del Parque Regional Sur, al mando del capitán ingeniero José Pazó (en la foto) se desplazó un equipo, que con no pocas dificultades –se hizo necesario el derribo de una casa para permitir el paso del convoy– el bimotor fue trasladado hasta el puerto de El Varadero, desde donde, por vía marítima, fue enviado a Sevilla.

Dirigida la reconstrucción por el propio Pazó, aprovechando partes de



otros aviones del mismo tipo derribados con anterioridad, se consiguió ponerlo en vuelo; siendo el citado aviador, quien sin la menor instrucción ni procedimientos, de forma totalmente intuítiva, le realizó en septiembre de 1937 el primer vuelo. Había nacido el 20W-1, que con "Varita", "Satanás" Rubio y Martínez Mata, cuando este sustituyó al primero, realizó interesantísimos servicios de reconocimiento y bombardeo estratégico.



Hace 75 años

Para la enseñanza

Sevilla 25 febrero 1937

Con la descarga en el puerto de seis aviones Arado Ar-66, llegados a bordo del buque "Girgenti", se ha cumplimentado el primer pedido de aviones alemanes de enseñanza. Iniciada once días atrás con la recepción de aparatos Bücker; cinco Bü-131A, siete Bü-131B biplazas y seis Bü-133 *Jungmeister* monoplazas (foto).

Hace 75 años

Pro avión Euzkadi

Bilbao 5 febrero 1937

Continuando la entusiasta campaña llevada a cabo por los nacionalistas, en el Coliseo Albia se celebró ayer tarde una gran velada, a fin de engrosar la suscripción *Pro Avión Euzkadi*, y en homenaje a los valientes aviadores de las bases vizcaínas.

La presencia del presidente, José Antonio Aguirre, y numerosos consejeros, resaltó un acto en el que las danzas vascas, himnos, cartomancia, música selecta, prestidigitación, himnotismo y los monólogos del aplaudido Varela, fueron muy del agrado de la concurrencia.

Hace 70 años

Recuerdo

Madrid 11 enero 1942

Con gran solemnidad se ha celebrado en el Paseo de Coches del Retiro la entrega de cinco banderines a sendas centurias del Frente de Juventudes, que en adelante se denominarán con nombres de heroicos caídos por Dios y por España. Una de ellas recuerda al teniente aviador Luis de Alcocer Mo-



reno, primera baja de las Escuadrillas Expedicionarias a Rusia. Actuó de madrina su hermana la señorita Carmen Alcocer.

Hace 40 años

Con las botas puestas

Sevilla 1 febrero 1972

Acababa de realizar Perico Santacruz el vuelo de prueba en un "Super Saeta" y tras dejarlo en la plataforma, ante el hangar y bajar de su cabina, anunció a los asistentes que no se encontraba bien. Trasladado rápidamente a un centro asistencial, nada se pudo hacer por su vida. La pasión por el vuelo, que practicaba como la más habilidosa de las aves, la estiró hasta el ultimo momento.

Presidente del Aero Club de Sevilla; primero en el Ejército del Aire, donde formando parte de la 5ª Escuadrilla Expedicionaria combatió en Rusia, más tarde como probador de la Hispano, su maestría con el "Saeta", con el "Buchón" o cualquier avión que se se le pusiera, fue exaltada en cuantas exhibiciones en España y el extranjero participó. El rodaje de la película *La Batalla de Inglaterra*, pudiéramos decir que fue su cénit. Respetado y adorado por aquella "troupe" de cazadores que el mismo seleccionó, en el Reino Unido se ganó la admiración de los flemáticos británicos –que a quienes les "tira" la aviación, no lo son tanto– y de los yankees de *Confederate Air Force* que lo galardonaron.

Hoy, recordándolo, algo sobresale ¡que ya es decir! sobre sus virtudes aeronáuticas, la excelentísima persona que fue.





Hace 60 años

Activos/Desactivos

San Javier enero 1952

Empleado en la Academia General del Aire para el contacto con polimotores y su posterior "suelta", la fotografía nos muestra a los caballeros cadetes, de la 6ª Promoción, Fernando Ostos, "Pepe" Pérez Cruz y Sisinio de Castro, a bordo del fiel trimotor.

Nota de El Vigía: Veinte años después, un día de febrero de 1972, este cronista captó en Cuatro Vientos esta deprimente línea. La contemplación de aquellos "Junkers" sin planos ni motores, infundía tristeza. De los 170 T.2B que CASA había construido, ya habían causado baja 135, superviviendo el último, hasta el 4 de octubre de 1978.



Hace 90 años

Cesión

León 14 febrero 1922

Al objeto de posesionarse de los terrenos ofrecidos por el Ayuntamiento para la instalación de una base de aviación, ha llegado a ésta, el general director de Aeronáutica D. Francisco Echagüe, acompañado del teniente coronel de Ingenieros D. Leopoldo Jiménez. Luego de entrevistarse con el alcalde D. Isidro Alfageme, visitaron la zona, que se halla situada en las proximidades de la ermita de la Virgen del Camino. Muy complacido, el general anunció que pronto se iniciarán los trabajos.

Hace 65 años

Desgracia

San Sebastián 22 febrero 1947

Según se ha podido saber, en la villa de Azpeitia, concretamente en la cumbre del monte Urloitza, se ha estrellado un avión militar. Puestos al habla con la autoridad competente, se nos ha informado que se trata del Heinkel He-111, B.2-106, destinado en la Escuela Superior del Vuelo, el cual, procedente de Salamanca-Matacán, tras sobrevolar Burgos se dirigía a Logroño.

En el siniestro han perdido la vida el teniente coronel jefe del citado centro de enseñanza, Joaquín Reixa Maestre, el teniente radio Manuel Arellano, sargento Faustino Sánchez, cabo 1º mecánico Felix Pascual y cabo Rufino Martinez.

Aunque se ha abierto la oportuna investigación, se cree que un error de lectura del radial gonio, les desvió de su ruta produciendo la desgracia.

Nota de El Vigía: El avión, que había pertenecido a la Luftwaffe, fue internado tras su aterrizaje en Reus el 8 de Mayo de 1945.

Hace 50 años

Suerte

Caudé 16 febrero 1962

Pedido por este Polígono de Tiro un nuevo transmisor de radio; solícito, con la ilusión de darse un garbeo en la "Bücker", lo trajo esta mañana de Manises el teniente Eduardo González-Gallarza Morales. Tras la entrega y el parloteo con alguno de sus compañeros aquí destacados, ya de regreso, a modo de despedida, le quiso dar una alegría al cuerpo con un tonel de salida. ¡Lástima! que acostumbrado a la potencia del "Sabre" que vuela en el Ala de Caza nº 1 –incluso en su afamada Patrulla Acrobática– la maniobra se convirtió en un "higo" que si ha podido ser mortal, por fortuna se ha saldado con algunas heridas, incluso fracturas y el rapapolvo de su padre, el teniente general.

La fama de "salvavidas" que siempre tuvo la "Bücker", una vez más se ha puesto de manifiesto.



SUSCRÍBASE A

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

FUNDADA EN 1932

POR 18,12 EUROS AL AÑO (DIEZ NÚMEROS)*

(IVA y gastos de envío incluidos)























Recorte o copie este cupón y envíelo a
REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA,
c/ Princesa 88 bis, bajo. 28008 Madrid
(Puede suscribirse llamando al teléfono 91 550 39 07–91 550 39 16
o remitiendo un fax al número 91 550 39 35)
revistadeaeronautica@ea.mde.es

Sí, deseo suscribirme a la **Revista de Aeronáutica y Astronáutica**

❒ Por el periodo de un año completo (de enero a diciembre) ....

Nombre y apellidos .... DNI ....

Calle o plaza .... Código postal ....

Ciudad.................................... Provincia/País .... Teléfono.............................

Modos de pago:

❒ Giro postal

❒ Cheque a nombre de Revista de Aeronáutica y Astronáutica

❒ Domiciliación bancaria (sólo para residentes en España)

Datos bancarios (si ha elegido la última opción).

Entidad	Oficina	D.C.	Número de cuenta
❒❒❒❒	❒❒❒❒	❒❒	❒❒❒❒❒❒❒❒❒❒

Fecha y firma

*IVA incluído en la UE. Anual en España: 18,12 €. Anual UE: 38,47€. Anual resto del mundo: 42,08€.

Internet y nuevas tecnologías

ROBERTO PLÁ
Teniente coronel de Aviación
http://robertopla.net/

VEHÍCULO AÉREO NO TRIPULADO (UAV)

¿PRIMER CIBERDERRIBO?

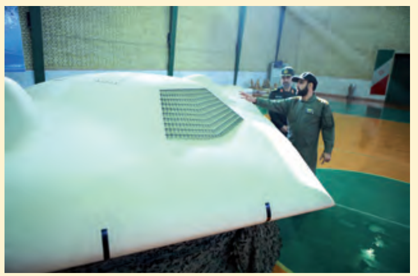
La televisión publica Iraní anunció el día 8 de diciembre, citando fuentes militares, que un UAV de reconocimiento que los Estados Unidos habían perdido el 4 de diciembre, en realidad había sido derribado y capturado por el ejército Irani, cerca de la ciudad de Kashmar. El aparato es un Lockheed Martin RQ-170 'Sentinel', operado por la USAF para la CIA con la misión de recolectar información sobre las instalaciones nucleares Iraníes.

Debido al buen estado en que se encuentra, se sugiere que el aparato no ha sido derribado por el fuego antiaéreo sino que ha sido capturado usando técnicas de ciberguerra.

Esta información se difunde en el marco de la tormenta mediática producida por el asalto en Teherán a la embajada británica, pero a pesar de su uso como elemento de distracción en medio de una batalla informativa y diplomática, el hecho tiene un elevado interés y una gran importancia en la evolución de los enfrentamientos cibernéticos.

Algunos medios lo han comparado al derribo por parte de la Unión Soviética de un avión U-2 en 1960 porque supone asimismo una sorpresa tecnológica, ya que si en 1960 los norteamericanos no pensaban que la URSS dispusiera de misiles con el alcance suficiente para llegar a derribar su avión de reconocimiento, parece ser que tampoco sospechaban que Irán pudiera estar preparado para interferir y suplantar las señales de control del avión no tripulado, y





de hecho han negado indirectamente este extremo afirmando que el día 4 de diciembre 'se perdió el control' del aparato, que ya ha sido reclamado oficialmente por el gobierno estadounidense a través de la legación suiza. Otros expertos señalan la extraña y grave circunstancia de que el RQ-170 no se autodestruyera, permitiendo que caiga en manos iraníes una tecnología que se ha mantenido celosamente en secreto y una información altamente sensible, ya que puede servir a los iraníes, tanto para saber "qué saben realmente y qué quieren saber, pero aún no saben" los norteamericanos, como para ayudarles a desarrollar medios para ocultarse o perturbar los sensores de estos aparatos.

Algunos especialistas han atribuido la capacidad de hacerse con el control del vehículo no tripulado, al suministro por parte de Rusia a Irán de sistemas de inteligencia electrónica Avtobaza IL-222 que incluiría equipos diseñados para interceptar las comunicaciones de datos de los UAV. Se trata también de negar tanto la inseguridad de los UAV como la capacidad de Irán para secuestrarlos, aduciendo que otras potencias han ayudado a Irán a hacerlo.

http://delicious.com/rpla/raa810a

SEGURIDAD

DUQU, NUEVA ARMA DE CIBERGUERRA

En un boletín de seguridad del mes de diciembre Microsoft anunció una actualización del kernel de Windows destinada a solucionar la vulnerabilidad crítica utilizada por Duqu. Anteriormente la compañía ya había publicado un aviso de seguridad en el que explicaba contramedidas efectivas para evitar ataques. La vulnerabilidad se producía al tratar un archivo de fuentes especialmente creado.

El virus Duqu, que se extendió a través de archivos del procesador de texos de Microsoft, causó una gran alarma, ya que determinados expertos indicaron que su similitud con el virus Stuxnet hacía pensar que había sido creado por el mismo equipo de programadores.

Diseñado para atacar equipos industriales muy específicos, el virus Stuxnet infectó decenas de miles de ordenadores en 155 paises el año 2010. Se propagó a partir de una memoria USB y causó daños no detallados en la industria nuclear iraní.

El virus Duqu estaba programado para autodestruirse a los 36 dias de haber infectado un ordenador, y al parecer tenía como misión la recolección de datos para preparar un nuevo ataque. Estos datos eran transmitidos de forma oculta a diversos servidores.

Uno de estos servidores estaba alojado en el servicio de la empresa Combell Group de Bélgica. La empresa de seguridad Symantec lo identificó y permitió que fuera puesto fuera de servicio por sus propietarios.

En España también se recibieron ataques del virus pero con escasa incidencia. Pero la pregunta es, si Duqu recopilaba datos para un próximo ataque, ¿Cuándo y dónde se producirá este ataque?

http://delicious.com/rpla/raa810b

"CLOUD COMPUTING"

GESTIÓN DEL ROLE-2 DE HERAT, EN LA NUBE

El término "Role" describe la capacidad de asistencia sanitaria que posee una instalación sanitaria desplegada. Se definen cuatro roles, de menor a mayor capacidad de 1 a 4, y cada uno asume las

funciones del anterior. El Ejército del Aire tiene desplegado en Herat un ROLE-2, una instalación transportable y moderna con una Unidad de Cuidados Intensivos (UCI), dos quirófanos, servicio de hospitalización y atención primaria, analítica clínica, radiología, odontología, psicología, veterinaria y farmacia. También tiene capacidad de evacuación médica aérea y de conservación de los recursos de sangre.

Esta instalacion atiende al personal español y de otras naciones aliadas integrados en la coalición International Security Assistance Force (ISAF), así como a personal afgano. Para gestionar los historiales médicos de estos pacientes, la Dirección de Sanidad (DISAN) ha elegido una aplicación de gestión que funciona bajo el modelo del "cloud computing" (nube de computación).

Según este modelo, los usuarios acceden al mismo utilizando un navegador "web" convencional que accede a la aplicación a través de un servido instalado en cualquier ordenador conectado a la red. La aplicación elegida ha sido el Sistema de Gestión de Clínicas Médicas (Gesclin) desarrollado por la empresas Soler Gabinete de Ingeniería.

Gesclin es una aplicación informática para la gestión de consultorios y clínicas médicas que permite agilizar la atención a los pacientes y el acceso a sus datos de cualquier usuario autorizado de forma segura, desde cualquier punto de la red.

La aplicación, como otras de su estilo, se ha desarrollado para trabajar en un sistema LAMP, que denomina al conjunto formado por un sistema operativo Linux en el que se ejecuta un servidor web Apache y un servidor de bases de datos MySQL, a la que se accede a través de la aplicación programada en el lenguaje PHP.

La DISAN determinó que la aplicación cubre los requerimientos específicos del hospital del Ejército del Aire en Herat, y que cumple de una forma estricta los exigentes parámetros de seguridad y privacidad de los datos, con arreglo a la legislación española en la materia.

Además, se trata de una aplicación flexible y de fácil adaptación, que cuenta con una interfaz de uso sencilla e intuitiva. Este aspecto resulta fundamental si se tiene en cuenta que cada dos meses y medio se produce el reemplazo del personal sanitario en Herat, y que es necesario dar formación a todo el personal en el uso de la herramienta de gestión que usarán a diario.

Como parte de la personalización requerida por el Ejército del Aire, se ha incorporado en español e inglés la lista de códigos internacionales de enfermedades de la Organización Mundial de la Salud (OMS), y se ha diseñado la infraestructura de red que permitirá la conexión al sistema de hasta doce equipos médicos que podrán guardar o recuperar los datos médicos de los pacientes así como guardar, si fuera necesario, todo el expediente de un paciente en una memoria USB o en un CD en un formato protegido, que podría acompañar, por ejemplo, a un enfermo en su evacuación a otro hospital.

http://delicious.com/rpla/raa810c

CIBERGUERRA

III EJERCICIO DE CIBERDEFENSA DE LAS FAS

Desde el 22 al 24 del pasado mes de noviembre, organizado por la Sección de Seguridad de la Información CIS del Estado Mayor de la Defensa, tuvo lugar el Ejercicio de Ciberdefensa, que alcanza este año su tercera edición. El objetivo principal era adiestrar en el campo de la seguridad de la información y la ciberdefensa, así como ampliar la participación en relación a las dos ediciones anteriores.

Participaron en el mismo 37 equipos procedentes de los tres ejércitos, Guardia Civil y órgano central. Además del interés en el ejercicio que muestra el incremento del número de equipos, la organización ha podido constatar el elevado nivel técnico de los participantes y considera que los objetivos propuestos para el mismo han sido alcanzados, siendo el más importante de ellos el adiestramiento del personal participante, al tiempo que se auguran buenas perspectivas de participación en futuras convocatorias.

El ejercicio ha consistido en la práctica de actividades de ataque y defensa de los sistemas, actuando los participantes como atacantes el primer día del ejercicio y como defensores el segundo, reservándose el tercer día al análisis de las acciones desarrolladas y las soluciones aplicadas en cada momento.

La organización ha puesto especial cuidado en proporcionar supuestos extraídos



de casos reales, de modo que los 37 equipos participantes pudieran poner a prueba sus habilidades en las mayores condiciones de realismo ante un suceso posible y desarrollar alternativamente las acciones correspondientes al papel jugado en cada jornada en un tiempo de respuesta real. Como en cualquier otro ejercicio, la resolución práctica de situaciones simuladas capacita y mejora la preparación para resolver situaciones reales cuando estas se producen.

En la jornada de ataque, los participantes debían ponerse en el lugar de los "hackers" que atacarían un sistema para robar información del mismo, o impedir su funcionamiento. En la jornada de defensa actuaron en el papel de administradores de un sistema informático que sufriría un ataque, cuyos efectos debían impedir o minimizar aplicando las soluciones técnicas que dieran al traste con las intenciones de los atacantes.

La organización de un ejercicio de este tipo es sumamente compleja y requiere la planificación y desarrollo de una serie de trabajos preparatorios que comenzaron en el mes de mayo y se llevaron a cabo, básicamente, por el grupo de ingenieros de ISDEFE asignados a la Sección de Seguridad.

Este año el ejercicio ha contado como novedad con una Sesión de Familiarización, llevada a cabo los días 3 y 4 de noviembre, y que tenía como finalidad probar todos los canales de comunicación, las diferentes herramientas que permitían realizar a los participantes tareas colaborativas, facilitarles los manuales y la instalación de las herramientas a utilizar durante el ejercicio, al tiempo que se proponía un reto a resolver.

http://delicious.com/rpla/raa810 ■

Enlaces

Los enlaces relacionados con este artículo pueden encontrarse en las direcciones que figuran al final de cada texto

¿sabías que...?

- terminado el conflicto de Libia han regresado a España los efectivos que han participado en la operación de la OTAN?
Por la Marina la fragata Álvaro de Bazán y el submarino S-74 Tramontana, y del Ejército del Aire: cuatro aviones F-18, dos aviones de reabastecimiento –un Boeing 707 y un KC-130 Hércules– y un avión de vigilancia marítima CN235. (Revista Española de Defensa núm. 278, de noviembre de 2011).

- las tripulaciones de los F-18 pertenecientes al Ala 12 de Torrejón de Ardoz y el Ala 15 de Zaragoza, han realizado en misiones de patrulla aérea un total de 1.500 horas en 397 salidas?
El Boeing 707 y el KC-130 Hércules en el momento de su repliegue habían contabilizado 250 salidas en misiones de reabastecimiento. (Revista Española de Defensa núm. 278, de noviembre de 2011).

- España ha renovado su sistema de mando y control aéreo para adaptarse a los requisitos exigidos por la OTAN?
Se ha seguido un camino paralelo al de la Alianza Atlántica en la transición de un sistema basado exclusivamente en la defensa aérea a otro más amplio que contempla, además, el planeamiento y la conducción de operaciones ofensivas y de apoyo. (Revista Española de Defensa núm. 278, de noviembre de 2011).

- la OTAN sitúa las ciberamenazas entre los tres mayores riesgos para la seguridad?
Los otros dos serían las armas de destrucción masiva y la "yihad" global. (Revista Española de Defensa núm. 279, de diciembre de 2011).

- la OTAN ha escogido la base española de Rota para albergar el componente naval del sistema de defensa que protegerá todo el territorio aliado de cualquier ataque balístico?
El acuerdo alcanzado es plenamente respetuoso con los objetivos y finalidades del Convenio de Cooperación bilateral con Estados Unidos de 1988 y su Protocolo de Enmienda de 2002. (Revista Española de Defensa núm. 278, de noviembre de 2011).

- el pasado mes de diciembre fue puesto en órbita el satélite de observación de la Tierra Pleiades-1?
Dará servicio a las Fuerzas Armadas españolas y francesas y complementará a otras naves, como las Helios, en la misión de obtener imágenes desde el espacio de las zonas de interés para la defensa. (Revista Española de Defensa núm. 279, de diciembre de 2011).

- ha sido modificado el anexo de la orden DEF/91/2008, de 22 de enero, por la que se desarrolla la organización y funcionamiento de las Delegaciones de Defensa?
Se trata de modificar el ámbito geográfico de responsabilidad de las áreas funcionales. (Resolución 400/38244/2011, de 18 de noviembre, de la Subsecretaría de Defensa. BOD núm. 232, de 29 de noviembre de 2011).

- ha sido creada y regulada la Comisión sobre la competencia lingüística en el ámbito del Ministerio de Defensa?
La importancia que se ha reconocido a la competencia lingüística en determinados idiomas se hace necesario constituir una comisión que proponga las especificaciones técnicas de las pruebas a realizar en las diferentes convocatorias de exámenes de idiomas, así como los criterios de actuación de los tribunales, para determinar la competencia lingüística en los idiomas considerados de interés para las Fuerzas Armadas. (OM 87/2011, de 18 de noviembre. BOD núm. 231, de 28 de noviembre de 2011).

- ha sido modificada la Orden Ministerial 64/2010, de 18 de noviembre, por la que se regulan los procedimientos para evaluar la competencia lingüística en los idiomas extranjeros considerados de interés para las Fuerzas Armadas?
Se determina que el subsecretario de Defensa establecerá las correspondientes convalidaciones entre los niveles del Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas, así como los de determinados certificados de estudios, tanto nacionales como extranjeros, con los niveles descritos en el STANAG 6001. (OM 86/2011, de 18 de noviembre. BOD núm. 231, de 28 de noviembre de 2011).

- en 1955 seis aviones norteamericanos se desplazaron a la Base Aérea de Cuatro Vientos con la misión de sobrevolar el territorio nacional para fotografiarlo?
El vuelo del Army MapService, conocido como "el vuelo americano", nos proporcionó la primera visión aérea de toda la península y las islas Baleares. (Revista Española de Defensa núm. 279, de diciembre de 2011).

- el Ejército del Aire ha contratado a Cassidian España para el mantenimiento y soporte de sus 12 aviones C-130 Hércules? (noticias infodefensa.com, de 17 de noviembre de 2011).

- Cassidian España ha firmado un contrato con el Ejército del Aire para la modificación estructural de cinco fuselajes de los aviones F-5? (noticias infodefensa.com, de 24 de noviembre de 2011).

- la empresa Fatco ha sido contratada por el Ejército del Aire para habilitar el Escalón Avanzado de Castramentación del Segundo Escalón de Apoyo al Despliegue (SEADA)? (noticias infodefensa.com, de 17 de noviembre de 2011).

¿sabías que...?

- la Dirección General de Armamento y Material (DGAM) ha seleccionado varios programas relacionados con sistemas no tripulados (UAS) como proyectos I+D susceptibles de ser incluidos en el ámbito del Programa Coincidente (Cooperación en Investigación Científica y Desarrollo en Tecnologías Estratégicas? (noticias infodefensa.com, de 16 de noviembre de 2011).

- la empresa española de telecomunicaciones e ingeniería Gnosys Transfer ha presentado sus desarrollos de sistemas aéreos no tripulados: los microaviones MD4-200 y MD4-1000?
Ambos están especialmente diseñados para realizar labores de campo, como documentación, coordinación, exploración, prospección y comunicación. (noticias infodefensa.com, de 16 de noviembre de 2011).

- la Administración Federal de Aviación estadounidense permitirá a la Policía usar aeronaves no tripuladas? (noticias infodefensa.com, de 11 de noviembre de 2011).

- Corrección de errores del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE núm. 297, de 10 de diciembre de 2011).

- se ha regulado el Registro de Asociaciones Profesionales de miembros de las Fuerzas Armadas? En el Registro sólo se inscribirán las solicitudes relativas a asociaciones profesionales de miembros de las Fuerzas Armadas que tengan como finalidad la promoción y defensa de los intereses profesionales, económicos y sociales de sus asociados, de conformidad con el artículo 33 de la Ley Orgánica 9/2011, de 27 de julio, de derechos y deberes de los miembros de las Fuerzas Armadas, y que cumplan los requisitos del artículo 34 de la misma ley? Orden DEF/3217/2011, de 18 de noviembre. BOD núm. 231, de 28 de noviembre de 2011).

- se ha designado el aeropuerto de Huesca como Aeropuerto con Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo? (Orden FOM/3226/2011, de 2 de noviembre. BOE núm. 284, de 25 de noviembre de 2011).

- por la Instrucción 67/2011, de 15 de septiembre del secretario de Estado de Defensa, se regula el Proceso de Obtención de Recursos Materiales?
Esta instrucción regula el proceso de obtención desde una perspectiva integral de los recursos materiales de armamento y material, de infraestructura y de sistemas de información y telecomunicaciones, para atender las necesidades derivadas de los objetivos de la Política de Defensa, al objeto de obtener soluciones integrales en alcance y plazo, tomando en consideración, desde las primeras etapas del mismo, el coste y los condicionantes que se deriven de su ciclo de vida. (BOD núm. 189, de 27 de septiembre de 2011).

- la Dirección General de Asuntos Económicos ha hecho público el Acuerdo de la Junta de Contratación del Ministerio de Defensa, por el que se delegan competencias para celebrar contratos?
Delega la competencia para celebrar contratos basados en los Acuerdos Marco concluidos por la Junta de Contratación del Ministerio de Defensa, consecuencia de la ejecución de los Planes Anuales de Contratación Centralizada del Ministerio de Defensa, en aquellos órganos de contratación del Ministerio de Defensa y de sus Organismos Autónomos, con facultades en materia de contratación. Resolución 330/38243/2011, de 17 de noviembre. BOD núm. 233, de 30 de noviembre de 2011).

- el ISFAS ha publicado los acuerdos con entidades de seguro por los que se prorroga, durante el año 2012, el concierto para la asistencia sanitaria de titulares y beneficiarios? (Resolución 4B0/38238/2011, de 2 de noviembre. BOD núm. 225, de 18 de noviembre de 2011).

- la Gerencia del ISFAS modifica la Instrucción 4B0/19065/2010, de 15 de diciembre por la que se regulan las prestaciones sociales?
Se refiere al acceso a las Ayudas para la Atención a la Dependencia. (Instrucción 4B0/19011/2011, de 2 de diciembre. BOD núm. 241, de 14 de diciembre de 2011).

- El ISFAS ha publicado la convocatoria de turnos de vacaciones en el Complejo Residencial "Ciudad Patricia" de Benidorm?
El plazo de solicitud para toda la temporada alta se inicia el 1 de febrero y finaliza el 31 de marzo del ejercicio a adjudicar. En temporada baja y media la antelación será de dos meses como máximo y de siete días como mínimo. (Resolución 4B0/18235/2011, de 18 de noviembre. BOD núm. 231, de 28 de noviembre de 2011).

- se han establecido las condiciones que deben de reunir las viviendas militares no enajenables para ser ofertadas en régimen de arrendamiento especial? (Instrucción 88/2011, de 16 de noviembre, del secretario de Estado de la Defensa. BOD núm. 231, de 28 de noviembre de 2011).

"Powerful Parted Players" – The Gulf Region´s Air Forces

Georg Mader
Military Technology. Vol XXXV issue 11. 2011

MILITARY TECHNOLOGY

El artículo hace un análisis de la situación actual en el mercado mundial de armamento, que está lastrado por la disminución de las partidas presupuestarias dedicadas a Defensa. Sin embargo hay una región del mundo con una capacidad de compra difícilmente comparable con casi ninguna otra: es el Medio Oriente. El artículo se centra en el GCC (Gulf Co-operation Council), formado por Bahrain, Kuwait, Oman, "Qatar", Arabia Saudí y la Unión de Emiratos Árabes. Estos países sienten la presión de Irán, y por ello no descartan dedicar grandes partidas de sus presupuestos a adquirir, si es necesario, o a modernizar sus ya potentes flotas aéreas.

Se analiza la situación de cada uno de estos países incluyendo también a Irak e Irán. Como puede verse, las adquisiciones se centran fundamentalmente en tres grupos de sistemas: las aeronaves, los sistemas C2, y finalmente los sistemas integrados de defensa aérea, sin olvidar algo necesario en los conflictos actuales: la capacidad de inteligencia y reconocimiento.

De todas las flotas destaca la de Arabia Saudí, con más de 1.000 plataformas orientadas fundamentalmente a la defensa, pero sin olvidarse de sus 170 F-15C/D/S.



The Now Inevitable Mini-vertilift Drone

Roy Braybrook
Armada international. Issue 6/2011. December/january



Como dice el artículo en su introducción, la frase atribuida a Napoleón de que "cada soldado lleva el bastón de un mariscal de campo en su mochila", se pretende que se haga realidad en un futuro no muy lejano, consiguiendo que al menos un soldado de cada pelotón sea equipado con un sistema no tripulado de dimensiones tan reducidas que pueda ser transportado en su equipaje, para obtener información en tiempo real del área cercana de operaciones, y ser capaz de recuperarlo desde la posición de lanzamiento.

Este es uno de los retos a los que se están dedicando parte de los presupuestos encaminados a dotar a las fuerzas armadas de sistemas de obtención de información no tripulados. Como ejemplo, el pasado mayo los Estados Unidos abrieron un concurso para este tipo de sistemas, en el que el ganador además de recibir el premio económico, tendrá la oportunidad de hacerlos participar en un ejercicio en el presente año.

El artículo hace una exposición de los sistemas actualmente en servicio o en desarrollo, tanto en Europa como en los Estados Unidos, e incluso en el resto del mundo.



Avions de transport militaire: la nouvelle donne

Francois Julian/Guillaume Steuer
AIR & COSMOS. No 2290. 2 décembre 2011

AIR&COSMOS Aviation INTERNATIONAL

Los sistemas de transporte aéreo durante los últimos años se puede decir que han estado dominados por el C-130, en sus diferentes versiones. Actualmente este mercado está en evolución, y en un futuro se verá limitado a muy pocas plataformas que puedan cubrir las necesidades operativas de las fuerzas armadas. En Europa en la actualidad dominan el C-235/295 y el C-27 en el vector del transporte ligero, el C-130J, en el transporte táctico y el C-17 en el estratégico. En este mercado se unirán en breve periodo de tiempo el esperado A-400M y el KC-390, sin olvidar el C-5M Super Galaxy, que no se resigna a perder protagonismo, estando previsto que esté en servicio hasta el año 2040.

Airbus Military calcula que alrededor de 1800 plataformas están en servicio (400 en los Estados Unidos, 450 en Rusia, y más de 300 en Europa), la mayoría de todos ellos con una vida media superior a los 28 años, por lo que deberán entrar en una fase de profunda modernización o adquisición de nuevas plataformas.

En un extenso artículo se expone la situación actual de estas insustituibles plataformas, dedicadas no solo a operaciones militares, pues cada vez es mayor su presencia en misiones humanitarias.



Farther From Shore

Bradley Perrett
Aviation Week & Space Technology. Vol 173 No 37. October 17, 2011.



Cada vez son más los analistas que ven en el potencial militar de China una creciente y real amenaza. Aunque actualmente su capacidad de aumentar su zona de influencia es limitada, sus programas van dirigidos en esa línea. Inicialmente, en el año 2010 esperaban alcanzar una zona de influencia en los 1000 Km; objetivo no cumplido en su totalidad, si bien para el año 2030 el radio de acción esperado es de 3000 Km.

Para lograr estos objetivos sus fuerzas armadas necesitan unas plataformas que actualmente no poseen dichas capacidades, y sus sistemas de reabastecimiento en vuelo son todavía muy limitados, aunque tienen programas para adquirirlos. También son deficitarias en sistemas de reconocimiento y vigilancia, pero los podrán obtener, ya que muchas de sus inversiones van dirigidas a sistemas no tripulados que les pueden proporcionar dichas capacidades.

Su primera aparición fuera de su zona de influencia, hasta ahora prácticamente limitada al oriente, se ha visto en la costa de Libia. Aunque solo se ha tratado de un buque, los analistas ven en ello una manera de manifestar su presencia en zonas de conflicto.



Bibliografía

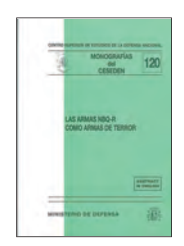


SANITARIOS ESPAÑOLES EN LA GUERRA DE ÁFRICA 1909-1927. Alejandro Belaústegui Fernández. Volumen de 200 páginas de 17x24 cm. Edita el Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales. Catálogo General de Publicaciones Oficiales. Agosto 2011. http://www.publicacionesoficiales.boe.es

Es la sexta obra que el autor dedica al tema de la sanidad militar dentro de la colección "La lucha contra el olvido", con la que pretende dar a conocer la memoria sobre la situación y la labor realizada por estos profesionales en la Guerra de Marruecos. Los tres primeros capítulos los dedica a la descripción de las posesiones españolas en el Norte de África, al Tratado de Wad-Ras, a las conversaciones con Francia, al terrible episodio del Barranco de Lobo, a la delimitación del Protectorado español, al Desastre de Annual y al consiguiente Expediente Picasso que trataba de aclarar sus responsables, a la Dictadura de Primo de Rivera y al Desembarco de Alhucemas, primera operación de este tipo, combinada y conjunta, que registra la historia militar mundial que propiciaría el fin de la Guerra del Rif. En el siguiente capítulo figura la relación de los sanitarios militares que participaron en las campañas africanas de 1909 a 1926 y las biografías de un veterinario, un farmacéutico y dos médicos. Los dos capítulos finales están dedicados a dos personalidades de la Sanidad Militar: el coronel médico Manuel Bastos Ansart (1887-1973) y el general médico Mariano Gómez Ulla (1877-1945).

LAS ARMAS NBQ-R COMO ARMAS DE TERROR. Colección de Monografías del CESEDEN. Volumen de 323 páginas de 17x24 cm. Edita el Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales. Catálogo General de Publicaciones Oficiales. Mayo 2011.

El terrorismo es definido como "violencia clandestina ejercida contra personas no combatientes, con el propósito de generar un clima de temor favorable a los objetivos políticos de quienes la perpetran, o de forzar una decisión de un gobierno o de una organización internacional". Para los terroristas las armas de destrucción masiva, como armas de terror por excelencia, resultarían particularmente adecuadas para sus propósitos. El análisis de que esto ocurra es el objeto de este trabajo. En él se analizan las posibilidades que este tipo de armas ofrecen a los terroristas, así como las grandes dificultades técnicas que implica su producción y su uso.



Se alerta sobre el terrorismo de inspiración religiosa, en concreto islamista, pues la convicción de poseer la verdad absoluta propia de los fanáticos religiosos puede llevarles a actuar con extrema crueldad sin experimentar sentimientos de culpa. También se ofrece un repaso del conjunto de medidas con las que hacer frente a la amenaza del terrorismo NBQ-R, con la adecuada información a la opinión pública. Se estudia el papel que las FAS pueden y deben jugar en la lucha contra esta gravísima amenaza potencial. Se revisa la amenaza nuclear para abordarla desde dos puntos de vista: el de la cooperación internacional y el de los riesgos que implican los "estados fallidos" y las redes ilegales de tráfico. También se aborda el problema desde la óptica del Derecho Internacional.

MADE IN SPAIN. AERONAVES FABRICADAS EN ESPAÑA. Coordina Luis Utrilla Navarro. Volumen de 235 páginas de 13x19.7 cm. Edita la Fundación AENA, c/ General Pardiñas,116-3º, 28006 Madrid. http://www.fundacionaena@aena.es

La Fundación Aena edita este libro con las ponencias de las XIV Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos, dedicadas a los modelos más destacados de aeronaves fabricados total o parcialmente en nuestro país. Arranca el libro con el proyecto y la fabricación de los primeros aviones de madera y tela, a principios del siglo XX, destacando al modelo desarrollado por Brunet y al construido por Vilanova-Acedo. A continuación figuran las realizaciones del ingeniero y científico Leonardo Torres Quevedo, como constructor de dirigibles. La siguiente ponencia se centra en el Loring R-III, avión estrella de los años veinte, diseñado por Eduardo Barrón y Jorge Loring, construido en su fábrica de Carabanchel. Seguidamente se glosa la fabricación y desarrollo del Breguet XIX por Construcciones Aeronáuticas S.A., y los grandes logros conseguidos por este avión. Se destaca al avión de origen alemán Junkers Ju-52, que tuvo una dilatada vida industrial, militar y comercial en España. También se incluye al avión Hispano-Suiza HS-42, de diseño español y construido en la fábrica de San Jacinto en Sevilla. Otra ponencia trata de los avatares del diseño y fabricación del primer avión a reacción español, el HA-200 "Saeta", también en la fábrica sevillana. De Construcciones Aeronáuticas salió el diseño del CASA 235 y, por último, se presenta la joya de la fabricación española, el Airbus A400M, cuyo montaje final se hace en las instalaciones de Airbus Military en Sevilla.



FOTOPERIODISTAS DE GUERRA ESPAÑOLES. Rafael Moreno Izquierdo y Alfonso Bauluz de la Iglesia. Volumen de 159 páginas de 24x24,8 cm. Editan el Ministerio de Defensa, Dirección General de Relaciones Institucionales, y la Editorial TURNER. Catálogo General de Publicaciones Oficiales. Mayo 2011. http://www.publicacionesoficiales.boe.es

"La guerra puede ser mirada y observada desde muchos ángulos y retratada de muy distintas formas, pero la única visión que realmente interesa al buen fotoperiodista de hoy y de siempre es aquella que resalta su significado", la que ayuda a comprender el porqué de los horrores de la guerra. Esta obra hace un breve recorrido histórico, desde 1860 a la actualidad, de los mejores fotoperiodistas españoles especializados en la cobertura de guerras y conflictos armados, incluyendo una selección de sus principales imágenes. Los autores nos ofrecen la oportunidad de conocer y homenajear a unos profesionales, testigos voluntarios de la violencia, que exponen su vida para contarnos con sus fotografías el dolor, la angustia, el odio y la solidaridad que las personas son capaces de generar en un conflicto armado. Se han seleccionado una treintena de fotógrafos, que abarcan el período de tiempo mencionado anteriormente, entre los que se incluye al precursor del fotoperiodismo español, Enrique Facio, que cubrió la guerra contra los rifeños de 1859-1860. Casi todos los que aparecen en este libro han destacado por informar desde el frente y han conseguido captar y difundir instantáneas que nos han conmovido de algún modo. Las fotografías son excelentes, el texto breve pero muy ilustrativo de la calidad profesional de los fotoperiodistas y la edición está muy cuidada.





–¡Un UAV! ... No vuelva a dejar la ventana abierta mientras firmo.



Novedades Editoriales



25 MILITARES DE LA REPÚBLICA

Javier García Fernández (coord.)

904 páginas



PVP: 25 euros
ISBN: 978-84-9781-697-7



PVP: 6 euros
ISBN: 978-84-9781-691-5

ADAPTACIÓN DE LA FUERZA CONJUNTA A LA GUERRA ASIMÉTRICA

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional

Documentos de Seguridad y Defensa

80 páginas

LA ROVIRADA- 1811

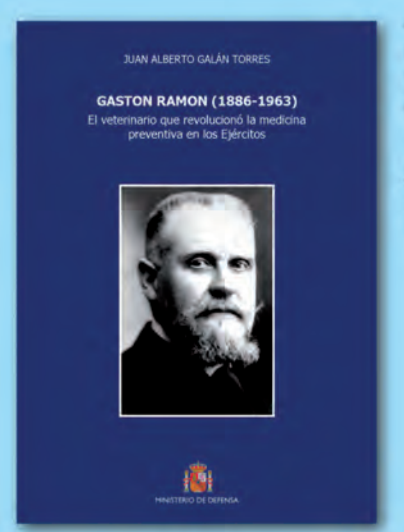
Pablo de la Fuente de Pablo, Jordi Bohigas Maynegre

Colección Cuadernos del Castillo de San Fernando

96 páginas



PVP: 6 euros
ISBN: 978-84-9781-639-9



PVP: 10 euros
ISBN: 978-84-9781-684-7

GASTÓN RAMÓN (1886-1963). El veterinario que revolucionó la medicina preventiva en los Ejércitos

Juan Alberto Galán Torres

184 páginas



Tel.: 91 364 74 27

publicaciones.venta@oc.mde.es



MINISTERIO DE DEFENSA

DIRECCIÓN GENERAL DE RELACIONES INSTITUCIONALES

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES